

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 FEBRUÁR 1 (3. SZÁM)

A Stukák a Földközi-tenger felett is megjelentek...

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

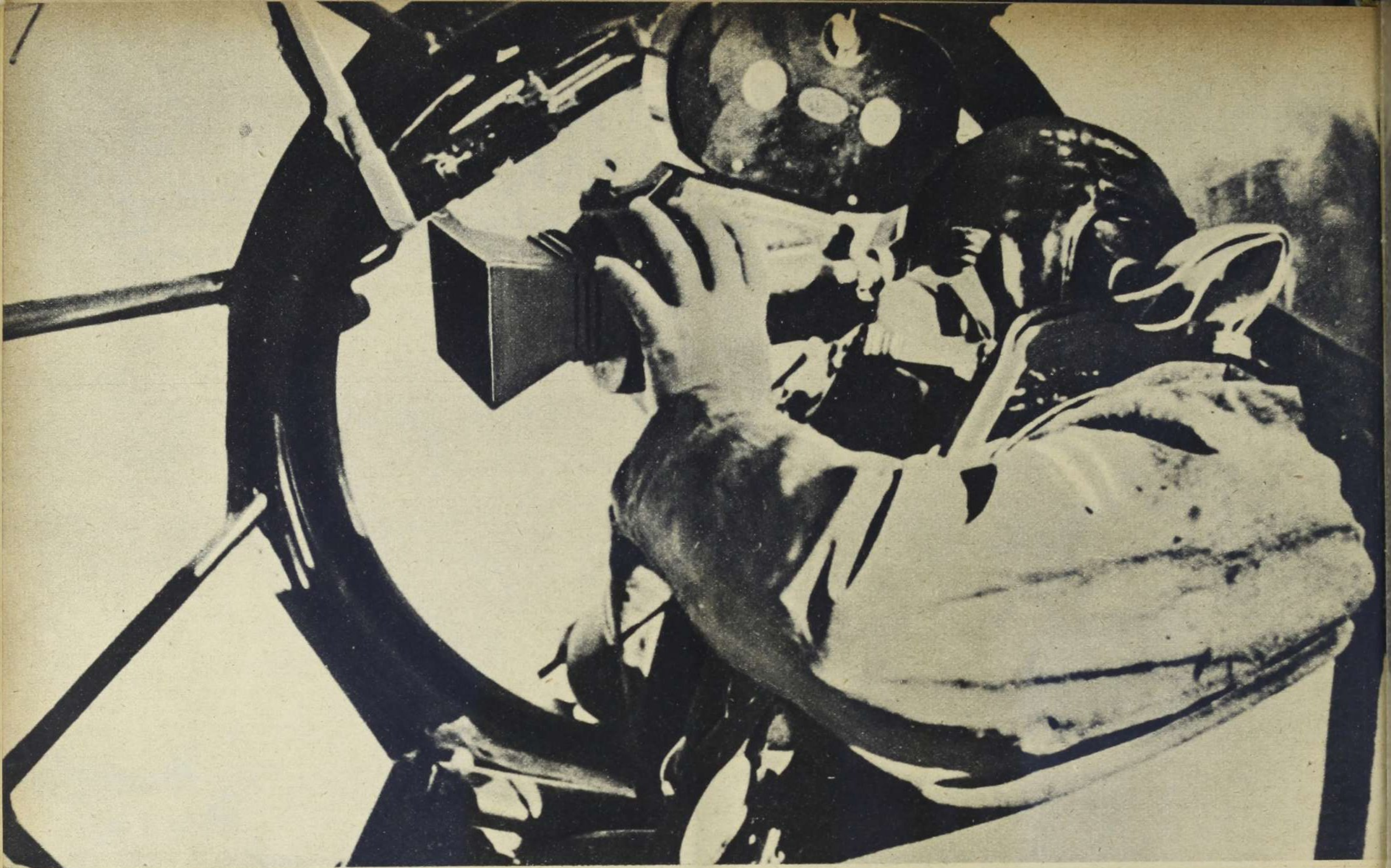
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 3. SZÁM * BUDAPEST, 1941 FEBRUÁR 1



Légierőnk alakulatai őrködnek a határokon

(Szobránczy Aladár szds felv.)



LÉGIHÁBORÚ

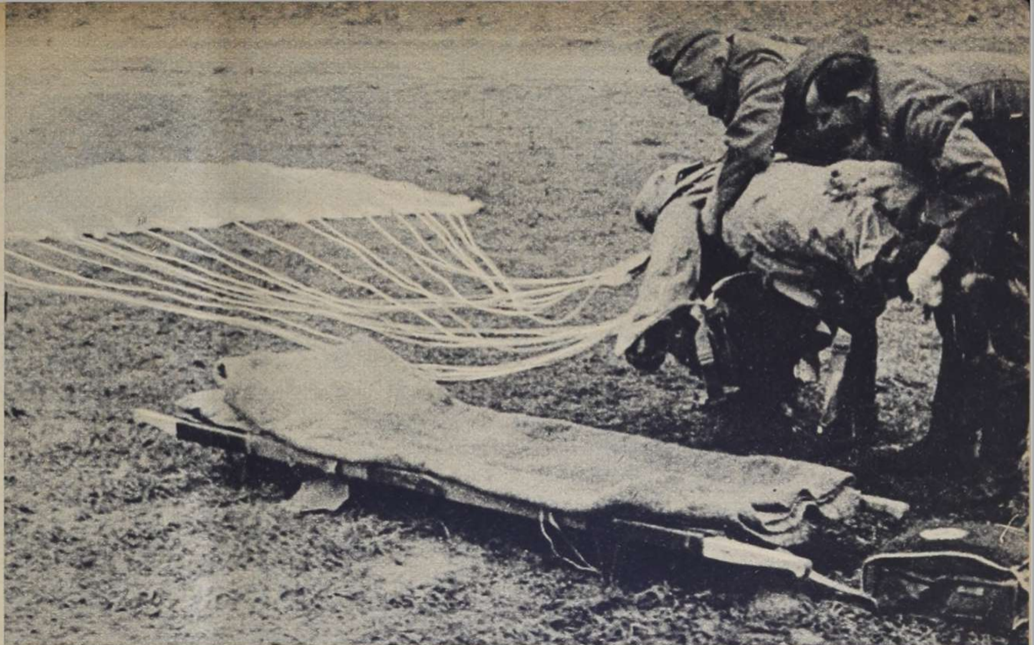
1941 I. 11—26-ig

A német légihadtest megjelenése a Földközi-tenger partjain újabb lendületet adott a légierő—hadiflotta közötti küzdelemnek. Egyáltalán az Északi-tenger, a Csatorna és az Atlanti-óceánnak Írország—Újfundland közötti részén is, a német légierő hatásosan avatkozik be továbbra is az angol hajóforgalom elleni küzdelembe. A parti vizeken a jól bevált Ju. 87-es stukák, nagyobb, 600—1000 km-es távolságokra a vízszintes és zuhanó bombázásra épített Ju. 88-asok, a legnagyobb, többezer kilométeres távolságokon pedig a Focke Wulf Condor testvérgépe, a négymotoros ..... lepik meg az amerikai partokat éppen csak elhagyó hajókaravánokat. Norvégia és a francia nyugati partoktól Amerika felé. Szíciliából és Dél-Olaszországból pedig Szuez és Kréta irányában erősen kezd érvényesülni a német légierő fölénye. A kereskedelmi hajók elsüllyesztésén kívül az elmult két hét főleg az angol földközitengeri hajóhad számára volt veszteségteljes, mert a nyilt tengeren, a szíciliai csatornában, Krétánál és Maltában megtámadott angol hajók igen komoly sérüléseket szenvedtek. Az angol hadijelentés ugyan ezeket a veszteségeket olyanképpen próbálta ellensúlyozni, hogy pl. a Malta elleni igen eredményes második stukatámadás 15 gép lelövésébe került, de a német cáfolat három gép jelentett elvesztésén kívül többet nem ismer el, viszont Malta repülőterei, kikötői, dokkjai olyan hatalmas légitámadást kaptak, mint addig soha.

Az Anglia elleni légitámadások inkább egyes gépek és kisebb kötelékek bevetéséből álltak. Azok a nagy megsemmisítő támadások, amelyek Coventry óta elkezdődtek és még ez év elején is folytatódtak, a január 11-ével kezdődő két hét alatt nem ismétlődtek meg. Valószínűleg a kedvezőtlen időjárási körülmények miatt, de lehetséges, hogy ez a viszonylagos nyugalom nagyobb eseményeket megelőző előkészületeket jelent. A tél közepén már túl vagyunk és a várható nagy tavaszi hadműveletek hírei és lehetőségei foglalkoztatják a sajtót az egész világon. Churchill és a többi angol államférfiú Anglia kritikus félesztendejéről beszélt, tehát arról, hogy félév alatt eldől Anglia sorsa. Az Egyesült Államok volt angliai nagykövete, aki a súlyos őszi légitámadásokat átélte, Anglia jövőjét pesszimisztikusan ítéli meg a várható hadianyag és egyéb támogatások dacára. Amíg az Egyesült Államok háborúba sodródását kívánja az ottani közvélemény nagyrésze, több felelős politikus Amerika háborúba lépése ellen hoz fel józan érveket. Az amerikai hadianyagszállítástól a fegyveres segítségig a háborús sajtó igyekszik az Egyesült Államok veszélyeztetettségétől kezdve minden érvet felhozni, csakhogy az USA a világnézeti háborúba belesodródjék. A felkészültség szempontjából azonban az USA részéről kockázatos dolog elhamarkodni a háborúbalépést, mert ma csak a flotta áll résen, de annak is tengerész-repülőcsapata a kifejlesztés első ütemét fejezi be idén tavasszal. A teljes kiépítés 1942 végére lesz tervszerűen befejezhető. A légierő is, amint tudjuk, erős fejlesztés alatt van, de csak másfél év mulva lesz kész. Addig csak részekkel tudnak az Egyesült Államok az angol szövetséges oldalán fellépni, ez pedig a kért segítség felaprózódását és valószínűleg a bevetett erők felmorzsolódását hozná magával.

A kezdeményezés a tavaszi támadások várható megindulása szempontjából — eltekintve a folyamatban levő olasz hadműveletektől — a tengely, illetve a német hadvezetőség kezében van. A tengeri blokádháború fokozása, támadás Anglia, Balkán és Afrika irányában a földközitengeri hatalmi kérdés fegy-

veres tisztázása érdekében, egyaránt várható, mert a júniusi hadműveleti szünetek óta a német haderő kiképzése és felkészültsége csak tökéletesebb lett, ütőképessége pedig megnövekedett. A német légierő eddigi veszteségeinek pótlása, sőt a mennyiségi és minőségi fölény fokozása is lehetséges volt, míg az angol ipar termelési képességének igen nagy százalékát elvesztette, az amerikai szállítások pedig egy viszonylag alacsony teljesítményt nem haladtak eddig meg. Az Anglia elleni invázió bekövetkezése az angol déli partmenti fontosabb kikötők bombázása és állandó fegyveres felderítése nyugtalanítják az angol lakosságot. A légierők, a légigyalogság és ejtőernyős csapat, a gyorsnaszádok és a nagy számban bevetett búvárhajók valami meglepően új harceljárásával a partraszállás végrehajtását várják a semleges, főleg orosz katonai szakértők is. Az előkészületek felderítésére az angol légierők állandó légifigyelést végeznek a francia, belga, holland és norvég kikötők felett és ezeknek a felderítéseknek az eredménye is nyugtalanító az angolok számára. A német légierők a tél folyamán végzett előkészületei, a várható nagyobb hatósugarú és teherbírású bombázók, a gyorsabb vadászok és az új alacsonytámadó gépek bevetésével a légiháború továbbfejlődése és a német légifölény erősödése várható. Az angol légierők tekintélyes része most a Wavel-hadsereg támadásában vesz részt a földközitengeri harcokban. Angol légvédelmi és repülőalakulatokra van szükség Görögországban is, úgy, hogy az angol veszteségek összege a három arcvonalon elég tekintélyes számra emelkedik a várható tavaszi támadás időpontjáig. Az angol repülőipar teljesítőképessége annyira visszaesett, hogy csak az amerikai szállításokkal lesz képes Anglia a várható német invázióval szemben eredményesen védekezni. A lerombolt és rövidesen fel nem építhető



A német ejtőernyősök gyakorlatozás közben

repülőipari üzemek munkásságának szállítása új kanadai és egyesült államokbeli gyárakba egyre tart.

A közelkeleti légihelyzet a német repülőalakulatok megjelenésével lényegesen megváltozott. A romániai tancsapatoknál lévő német repülőerő az angolokkal szövetséges török repülők jelenlétét kellően ellensúlyozza a Balkánon. A Szicíliában és Dél-Olaszországban települt német repülőszázadok pedig a Görögországba és Egyiptomba küldött hadiszállításokat az angolok legrövidebb összekötővonalán veszélyeztetik. A Kirenaikában előnyomuló Wavel-hadsereg jobbszárnya főleg az angol flottára támaszkodott, most a flotta több légitámadás után jelentős egységeit legalább bizonyos időre elvesztette, úgy, hogy az angol honi flottától érkeznek Gibraltáron át újabb erősítések. Az angol egyiptomi hadsereggel szemben védekezve, lassan visszavonuló olasz csapatoknál is nagy és eredményes munkát végeznek a repülők, főleg a tartalékok és a motorizált csapattestek elleni támadásoknál. A Tobruk elfoglalása után Derna előtt folyó harcok kimenetele még nem látható, de az alapjaitól többszáz kilométerre előnyomult angol seregek háta és oldala ellen eredményes repülőtámadások végzésére nyílik alkalom. A teljes erővel az afrikai olasz csapatok ellen megindult angol támadás Kirenaikában. Eritreában és Kenya határán erélyes ellenállásra talált és az olasz erők feladata itt az időért való harc, a főhadszíntéren várható döntés bekövetkezéséig.

A görög-albán harctéren nagyobb események nem történtek. A minden erejük bevetésével harcoló görög csapatok hátában erős olasz repülőtámadások voltak és főleg Szaloniki ellen ismétlődnek meg. Hírek szerint angol csapatok, főleg légvédelmi és repülőerők szállnak partra, tehát a kikötőberendezés, vasúti pályatestek és utak elleni támadások folynak. Erős légiharcok során sikerült az olasz vadászoknak az albán harctéren az elmúlt két hét alatt több mint negyven angol és görög gépet lelőni.

Az utolsó téli hónap a balkáni hadszíntér egyes szakaszain már nagyobb támadások megindítására alkalmas és sokan Görögország helyzetét a tavaszi finn hadihelyzettel hasonlítják össze. Itt is az elégtelen angol segítség miatt a görögök, ha csak nem akarják egész kultúrájukat az angol kényszer alatt megindított háború folyamán feláldozni, nemzeti becsületük megmentésére olyan békét fognak kötni, ami a Földközi-tenger ezen fontos részén bizonyos hadifontosságú támpontok, utak, vasutak, kikötők rendelkezésrebocsátása ellenében lehetséges.

A nagy háború döntő szakasza felé közeledünk. Az angolok amerikai segítségben bízva, győzni akarnak, de védekezéssel háborút nyerni nem lehet, a támadás előfeltételei viszont még hosszú ideig csak a németeknek állnak rendelkezésre.

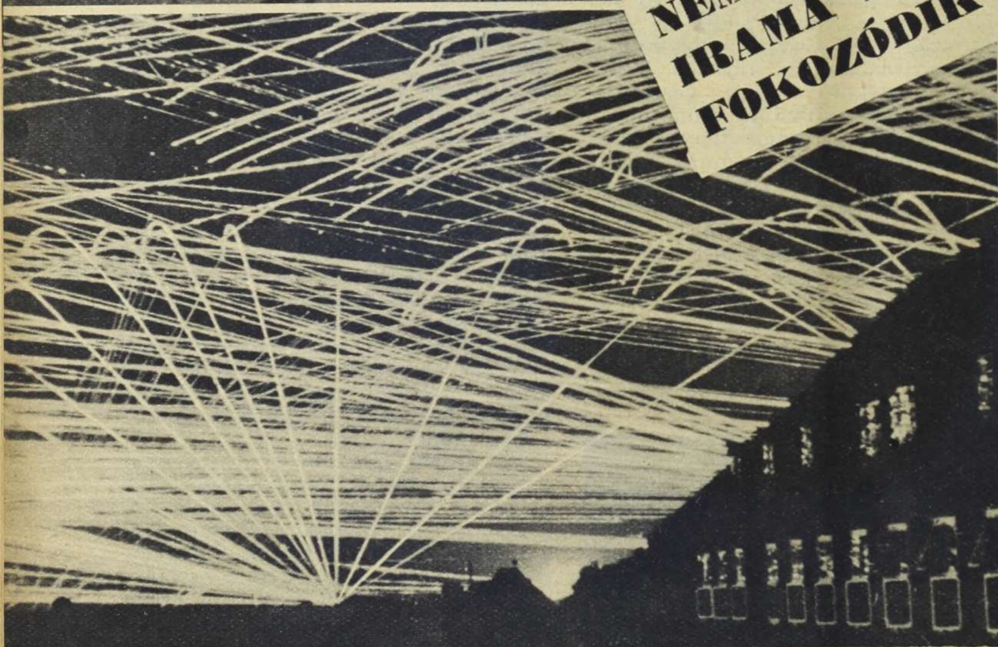
B. T.



Mölders alezredes átadja ezrede kitüntetett repülőinek a vaskereszt I. osztályát

NÉMET TÁMADÁSOK IRAMA MÉG EGYRE FOKOZÓDIK

Egy angliai repülőtér német bombatámadás után



Angol légitámadáskor ilyen tűzfüggöny fogadja az ellenséges gépeket a német városok felett

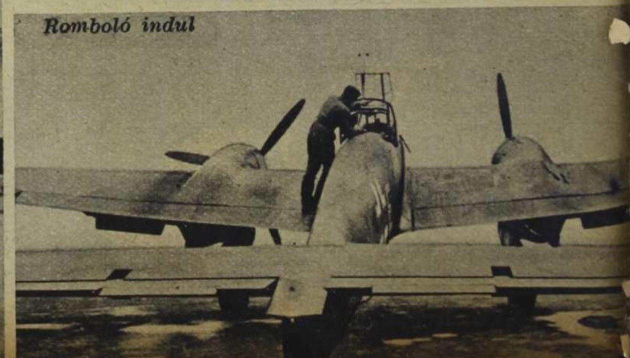


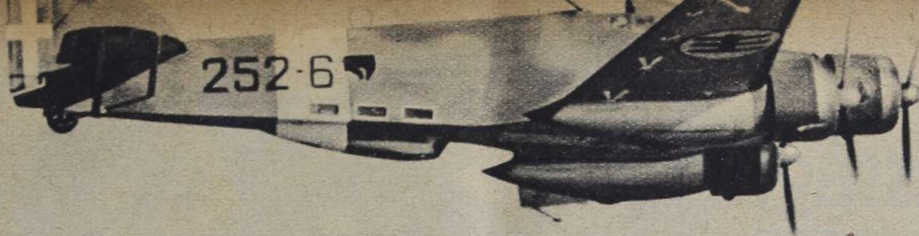
A vadászgép útra készül

Német katonai riporter-fényképész dolgozik



Romboló indul



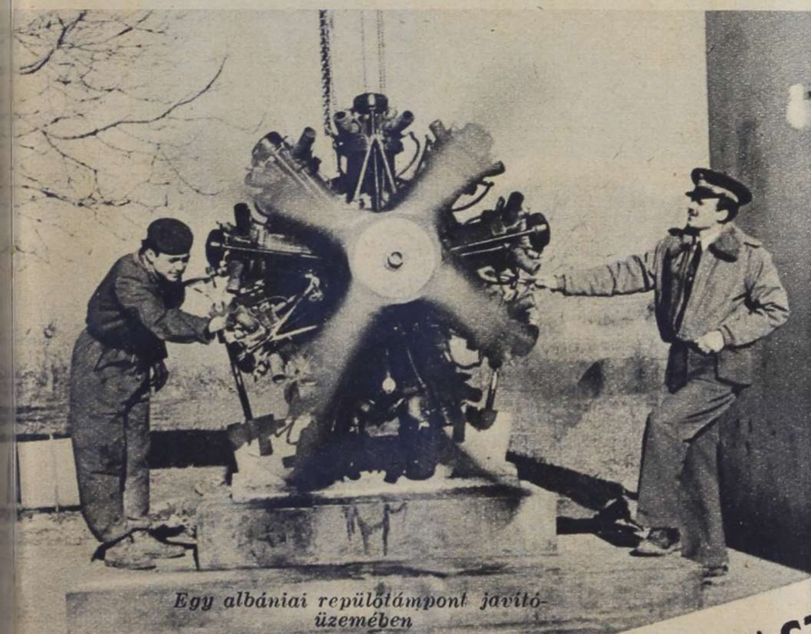






Olasz bombázók a görög hadszintér felett

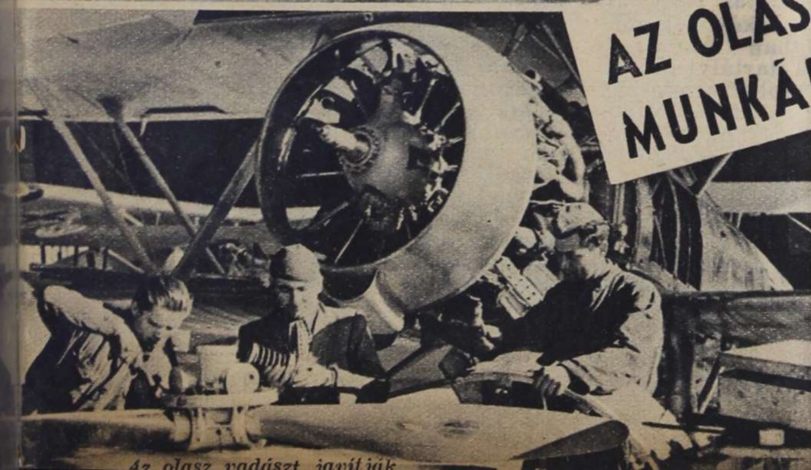
AZ OLASZ LÉGIERŐ MUNKÁBAN



Egy albániai repülőtámpont javító-üzemében

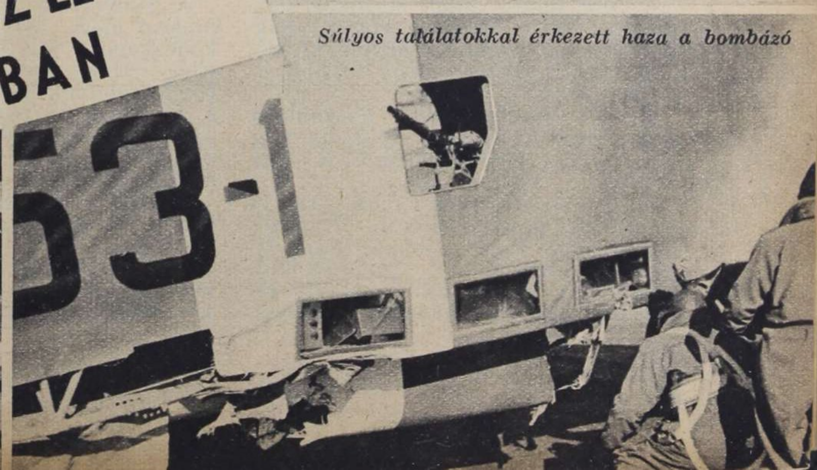


Egy behavazott albániai hadi-repülőtéren



Az olasz vadászt javítják

Súlyos találatokkal érkezett haza a bombázó



A magassági repülésé a jövő



A jövő: a magassági repülés! Feljebb nyugalmasabbak a légiutak, nagy távolságokon 4000 méteren felül haladnak majd a gépek. Izelítőt ad mindebből a most folyó légiháború, a bombázók távolsági útja, de a légiharcok is. Északamerikában pedig, ahol a polgári repülés zavartalan, már közelednek a stratoleiner-ek, a szubsztratoszférikus gépek, amelyek 6—7000 méter körül magasságokban repdesnek és légmentes kabinbelsejükben »alpesi«, csak 3000 méteres levegőt állítanak elő beszivattyúzással, sűrítéssel.

A magyar légierőknél — mint néhány riportunkban megírtuk — külön vizsgálóintézet működik a magassági repülések problémáinak tisztázására, a szoktatásra. Míg a kutatómunka a magasságok megszokását segíti elő, a légierők orvosi kara elkészítette a magassági repülések »tízparancsolatát«. Egynéhány tanácsot ismertettünk eddig, most módunkban van *valamennyi tanácspontot közölni.* Oktató röpcédula és magyarázó-plakát formájában készítették el az ötletes, könnyen érthető tanácsokat az alábbiakban:

1. A magassági betegség **alattomos!** Már régen súlyosan beteg vagy, mikor még frissnek képzeled magad. Olyan vagy, mint a részeg ember, aki józannak hiszi magát.

2. Ne **várj** tehát a légzőkészülék **használatával** addig, **amíg** ennek **szükségét érzed,** mert akkor már nem vagy messze attól, hogy elveszítsd az eszméletedet.

3. Ne terheld meg feleslegesen szervezetedet, hanem **legkésőbb 4500 méternél** használd a magassági légzőkészüléket. (Hosszú feladat repülésnél már 4000 méteren kezdheted.)

4. 5000 méter fölé légzőkészülék nélkül még egészen rövid ideig sem szabad repülni. Mindenki elhiszi neked, hogy még tovább is bírtad volna.

5. A légzőkészülék **használata nem szégyen** és nem a gyengeség jele, hanem a célszerűség és a bölcs előrelátás követelménye.

6. A légzőkészülék fenn tartja úgy testi, mint szellemi frissességedet, nem fázol, jobban tudsz figyelni, észrevenni, gondolkodni, cselekedni és célozni, vagyis **fölényben vagy** olyanokkal szemben, akik tudatlanságból, vagy virtusból nem veszik igénybe a pót-oxigént. Leszállás után nem vagy olyan kimerült, mint oxigén nélkül.

7. A légzőkészülék komoly esetben **eldöntheti a harc sorsát** és életmentőd lehet. Ezért ne sajnálj tőle kis fáradságot: Foglalkozz vele már a földön, **ismerd meg a működését,** a zavar elhárítás módját, bánj vele kíméletesen és kezeld az előírásnak megfelelően.

8. A légzőkészülékkel való lélegzést **gyakorolni kell** és meg kell szokni. Ne gondold azt, hogy erre majd ráérsz akkor is, mikor már komoly szükséged lesz rá; sok halálos zuhanás származott már ebből.

9. Magassági **felszállás előtt** állapítsd meg, hogy a készülék működésképes állapotban van-e: 1. Elég oxigén van a tartályban? 2. Nem szelelnek valahol a vezetékek? 3. Az álarc jól zár az arcon? Mindezeket még indulás előtt állapítsd meg, mert később a levegőben esetleg már nem lesz rá időd.

10. Ha a magassági légzőkészülékkel valami baj van, ne indulj vele magassági repülésre.

11. Levegőben, ha megkezded a légzőkészülék használatát, ügyelj a következőkre: **Egyenletesen lassan (túlzás nélkül), mélyen és megszakítás nélkül lélegezz!** Főleg a kilégzés legyen kiadós. Ugy kell lélegzeni, mint a hosszútávfutó szokott. Ne tartsd vissza a lélegzést még akkor sem, ha erősen figyelsz valamire. Mennél magasabban vagy, annál fontosabb a megszakításnélküli, egyenletes lélegzés. Különösen 6000 méter felett ne hagyd abba, még egészen rövid időre sem. 5 percenként győződj meg róla, vajjon az álarc jól zár-e, nem csúszott-e félre.

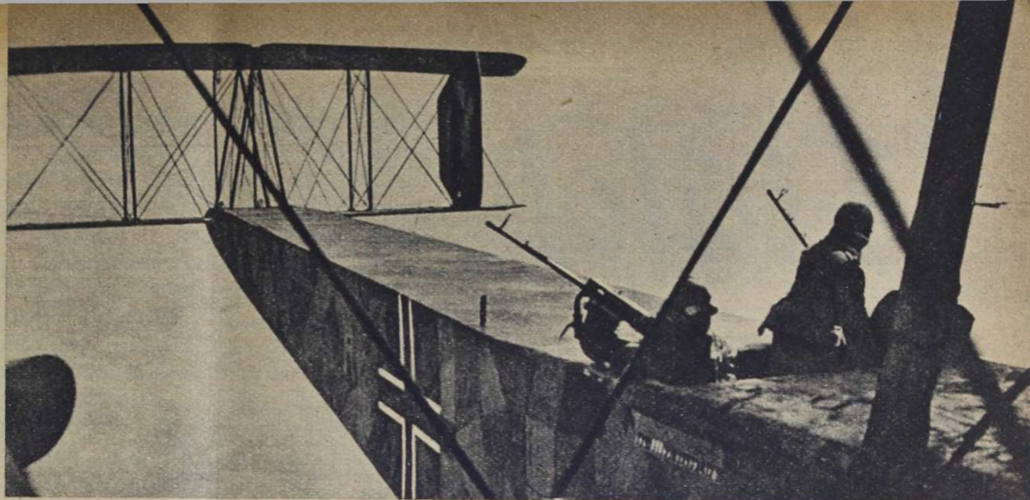
12. Ha a légzőkészülék 7000 méter felett hirtelen csődöt mondott, a lélegzést vissza kell tartani és meredek siklásban 7000 méter alá kell lejönni. Ha 7000 méter felett légzőkészülék nélkül lélegzel, néhány másodperc alatt elveszítheted az eszméletedet.

13. Az álarcot, szájcsutorát **tartsd tisztán,** használata után mosd le szappanos vízzel, utána tiszta ruhával töröld meg és szellős helyen, de ne kályha mellett és nem napon, szárítsd ki.

14. Influenzásan, lázasan, náthásan ne indulj magassági repülésre!

15. A repülőtér orvosa és műszaki tisztje minden légzőkészülékkel kapcsolatos kérdésre megadja a felvilágosítást és készséggel áll rendelkezésedre.

AMIKOR MÉG A „GOTHÁK" BOMBÁZTÁK LONDONT



Már 23 évvel ezelőtt is elrepültek a német harcigépek Londonig. Beszélgetés egy világháborús repülővel, aki nem egyszer járt Anglia felett.

Ha őszinték akarunk lenni, be kell vallanunk, hogy nemigen van közöttünk olyan, aki meg tudná mondani, mikor dobták Londonra az első 1000 kg bombát. Ma szinte hihetetlenül hangzik, — pedig valóban így van — majdnem éppen 23 éve, 1918 február 16-án.

— Pontosan ennyiszer repültem én is Anglia fölött! — szakít félbe szomszédom, egy deresedő fejű százados. Félig felém fordul székén és jókedvű, szinte pajkos mosollyal néz rám.

Csodálkozva mérem végig, szemem a légihaderő hírszerző csapatának barna hajtókájára téved, aztán az 1914-es I. osztályú, majd a horogkereszttel díszített, mostani háború vaskeresztjén akad meg. Az utóbbit, mintegy hírszerző század parancsnoka, a viharos tavaszi előretörés napjaiban érdemelte ki Henkel százados. Ezt sejtettem, de azok az Anglia fölötti repülések...

— Természetesen nem most, hanem 23 évvel ezelőtt — folytatja kis szünet után szimpatikus szomszédom, miután újabb zavaromat alaposan kiélvezte. — 1917-ben volt, amikor még a »Bogohl 3« jelzésű bombázó század kötelékébe tartoztam.

Aztán a dicsőséges tegnapról kezd beszélni.

Nehéz sora volt abban az időben a repülőnek...

— Nagyon jól emlékszem még első angliai repülésemre. De azt a pillanatot sem felejtem el soha, amikor Londont először megpillantottam. Éjfél tájban lehetett. Az egymásra tornyosuló felhőhegyeket a sápadt telihold játékosan csillogó fényekkel és sejtelmes árnyékokkal szórta tele. Hirtelen szétszakadtak a felhők, és mi megpillantottuk az alattunk szürkén terpeszkedő mammutvárost. Csodálatos érzés volt!... és még nekünk is hihetetlennek tetszett! Pedig London volt. A szakadozott felhők mögül időnkint előbukkanó hold fényében ezüst csíkként alattunk kanyargó Themze csalhatatlan, megbízható útmutató volt.

Hogy mit jelentett akkoriban egy ilyen repülés, arra nézve elég, ha elmondom, hogy a világháború folyamán mindössze 116 német harcigépnek sikerült Londont elérnie. Ma, úgy-e, nem számít egyáltalán különösebb teljesítménynek, ha egy éjszaka — talán éppen ma is 5—600 gép átrepül!?

De ki tud ma már valamit erről a 116 gépről!... És ki tud egyáltalán arról, hogy London már a világháborúban is viselte a német bombák nyomait! Hogy egy német bombázószázad gépei hónapokon keresztül állandóan támadták Londont. Ugy-e, valószínűtlenül hangzik ma, hogy 1918-ban egyetlen májusi éjszakán 43 német gép startolt London ellen és hogy 19 ezek közül halálos biztonsággal el is érte célját? El sem tudja senki képzelni ma, milyen kezdetleges és a mai viszonyokhoz képest siralmas technikai körülmények között repültünk annakidején. De mégis repültünk!...

Csillagok mutatták az utat Anglia felé és a csillagok vezettek bennünket ismét haza...

— Ha Georgi professzor, aki abban az időben Anglia ellen harcabetett repülőosztagok »időjárási szakértője« volt, nehéz szívvel egy-egy éjszakai startra engedélyt adott, úgy a csillagászati térképen nagy gonddal két csillagot jelölt meg. Egyik csillag az Anglia felé vezető utat mutatta, a másik pedig hazavezetett bennünket. Ilyenkor a gépfegyvert mereven az illető csillagra állítottuk be. A repülőgép vezetőjének nem volt egyéb tennivalója, mint a gépfegyver irányzékán át a csillagot követni. Igy értük el Londont és így jutottunk haza, ha... minden jól ment.

Csak a csillagos mennybolt és a felhők voltak ugyanazok, amelyek abban az időben is éppen úgy beborították nehézkes, óránként 120 kilométerrel haladó, ócska Gothainkat, amikor Anglia fölött repültünk. Egyébként minden más volt akkor.

Mint megfigyelőnek elöl volt a helyem, azon a szűk, kis, kerek ülésen, melyet igen találóan »kalapskatulyának« neveztünk. Az alig 5 mm-es fapadló fenemód hajladozott az ember alatt. A vadul süvítő szél pedig kénye-kedve szerint járta át felső testünket, mert hiszen a gép semilyen védelmet nem nyujtott. Ha lefelé akartunk tüzelni egyetlen gépfegyverünkkel, ki kellett a biztosító hevedert oldani és fel kellett magunkat az ülésre tornászni. Valósággal ég és föld között lebegtünk ilyenkor.

Startolásnál és leszállásnál átmásztunk a repülőgép vezetőjéhez és ketten szorongtunk a szűk ülésen, mert ilyenkor bizony elég gyakran előfordult, hogy fejetetejére állott a gép, ez esetben pedig a »kalapskatulyából« rendszerint semmi sem maradt meg. Azt hiszem, bajtársaim ma éppen olyan jót nevetnének ezeken az ügyetlen, nehézkes madarakon, mint egy mai, modern hajóóriás kapitánya Columbus Kristóf bárkáján, ha az mégegyszer nekiindulna az Ujvilágnak.

Mi fenyegettünk, a mai repülők azonban odavágnak

— Ez a hasonlat kissé sántít — jegyeztem meg csipkelődve. — Hiszen a repüléstechnikai nehézségektől eltekintve, nem szabad elfelejteni, hogy a légelhárítás abban az időben éppen olyan kezdetleges volt, mint maguk a repülőgépek. Az akkori gépek emellett csupán teljesen szélcsendes időben, jó látási viszonyok mellett, holdvilágos éjszakákon startoltak! Ezzel szemben ma... Olyan ítéletidőt el sem lehet talán képzelni, hogy a gépek ne lennének harcképesek!

— Ez mind igaz, — folytatja szomszédom — mindaz, amit mi 23 évvel ezelőtt ugyanabban a katonai szellemben és ugyanazzal az elszánt akarással véghez vittünk, mint ahogyan a mai Németország ifjú repülőgenerációja azt most teszi, inkább próbálkozás volt, mint kezdet. Amit mi tettünk, az legfeljebb beláthatatlan horderejű fenyegetés volt. A mai repülők azonban odavágnak. És ez a vágás keményebb, mint ahogyan mi valaha is fenyegettünk!

Ne gondolják azonban egy pillanatig sem, hogy a mi támadásaink hatástalanok voltak! Erre vonatkozólag igen érdekes feljegyzéseket találtam a »The War in the Air 1914/18« című angol munkában. Igy 1917 május 13-án már, amidőn a nap folyamán 17 német gép London felett megjelent, két percen belül 72 bomba robbant. A bombák a Liverpool-Street-Station környékén estek le és meglehetősen komoly károkat okoztak. A legnagyobb és leghatásosabb éjszakai támadás alkalmával, május 19-ről 20-ra virradóra több mint ezer ház sérült

Fiúk!

amikor ezeken a borús, zimankós, téli reggeleken feltűrt gallérral siettek az iskola vagy a műhelyetek felé, gondoltatok-e már arra, hogy ugyanakkor a hófödte, ködös, budaörsi repülőtéren nagy, szürke gépmadarak állanak hosszú útra indulásra készen? Eszetekbe jutott-e, hogy ezeknek a gépeknek pilótái nap-nap után, menetrendszerű pontossággal emelik a magasba az utasokkal és postával súlyosan megterhelt, két- és háromotoros gépeket, hogy nekivágjanak az előírt útvonalnak a Felvidékre, Erdély bércei fölé, Bukarestbe vagy a távoli Berlinbe?

Átgondoltátok-e már egyszer a forgalmi pilótának szerepét a repülés világában? Szeretném, ha néha elképzelnétek ezeknek a férfiaknak munkáját, százféle teendőjét, minden egyes mozdulatát. Amint nyugodtan, szerényen utat kérnek maguknak a gépheztóduló utasok között, amint kezüket köszönéshez emelik a kék MALERT tányérsapka mellé, ahogyan helyet foglalnak egymás mellett a gép vezetőfülkéjében, még néhány rövid szót váltanak a földi személyzettel és máris nyúlnak a különböző kapcsolók és csapok felé a motorok indításához. Fusson át néha a Ti képzeleteteken is a forgalmi pilóta minden kézmozdulata, amint a hármas gázszabályzót lassan előrenyomja és a súlyosan terhelt géppel döcögve, billenve nekigurul a zimankós, páralepte repülőtérnek, amint az oldalkormányt és a kerékfékeket kezeli, míg a hatalmas alkotmányt az indulási vonalra vezeti, ahogyan aztán egy utolsó, villámgyors tekintettel a műszereire és szinte egyidejűleg az előtte fekvő hólepte térségre néz, határozott mozdulattal teljesen előrelöki a gázszabályozó fogantyúkat, balkezével máris tolja előre a kormánykereket, két lábával egy-két nyomással kivédi a bóbuckák és más gépek kerekei által szántott csapások zökkenőit és máris alig észrevehető mozdulattal húzza maga felé a kormánykereket gyöngéden, finoman, a művész érzésével. Figyeljétek a vastag bőrkesztyűbe bújtatott kezek serény munkáját, ahogyan a pilóta jobbjával máris forgatja a vezérsík szabályozójának kerekét, míg a gép tökéletes egyensúlyhelyzetbe kerül, amint a rádiós leereszti az alumíniumdobra csavart vörösréz antennakábelt, ahogyan keze máris az adó billentyűjén kopog és figyeljétek meg, ahogyan ez a két férfi ott kint a rengeteg műszer, kapcsoló, fogantyú és kar között biztos áttekintéssel, teljes összhangban, alig néhány szót váltva egymással, irányítják, vezetik és tartják az óriásfémmadarat távoli célja felé.

Fiúk, elképzeltétek-e már egyszer egy ilyen menetrendszerű légiútnak minden kísérőkörülményét, minden eshetőségét? Figyeljétek a pilótát, ahogyan újból komoly figyelemmel átolvassa az utolsó időjárásjelentést, tudom, nem veszitek észre arcán a gondnak a feszült várakozásnak kifejezését még akkor sem, amikor a rövid, számunkra érthetetlen néhány betűsor azt jelenti, hogy odébb, 20—25 perc mulva ólmos felhők állják a gép útját, amelyek a repülés legnagyobb veszélyét, a jegesedést rejtik magukban! Vajjon milyen gondolatok futnak ilyenkor annak az embernek az agyán keresztül, akinek ítélőképességétől, elhatározásától, két kezétől függ nemcsak azoknak élete, akik most a kellemesen fűtött utasfülkékben ujságot olvasnak, szunnyadoznak vagy gondolataikkal a gépmadár szárnyalását is megelőzve, már úticéljuknál tartanak, hanem még ennél is több: a légijárat hírneve, nemzetgazdasági jelentősége, mindazoknak kenyere, akik erre a zászlóra feleskűdtek, akiknek léte a vonal menetrendszerű pontosságától, biztonságától, balesetmentes működésétől függ! A forgalmi pilóta kezébe van most letéve a fejlődés, a gyarapodás, a tekintély egyik legfontosabb tényezője. Az ő lelkiismeretes munkájától függ az ország jövőjének egyik számottevő mértékadója, hiszen maholnap aszerint ítélik meg a nemzetek és népek egymást, ahogyan közlekedésük és elsősorban légijárataik működnek.

Van-e magasztosabb érzés a felelősségérzésnél? El tudtok-e képzelni szebb pályát, mint a forgalmi pilótáét? Egész ember kell ide, egész férfi, nyugodt és mégis villámgyorsan cselekvő, megfontolt és mégis bátor, sokat tanult és mégis saját tapasztalatával sohasem beérő.

És gondoltatok-e arra, Fiúk, hogy előttetek, akik igazi repülőknek készültök, nyitva áll ez a pálya? Hogy erős akarattal, szilárd önfegyelmezettséggel és sok-sok szorgalmas tanulással elérhetitek Ti is azt a napot, amelyen a felelősség teljes tudatában, hiánytalan felkészültséggel, kezetekbe vehetitek a kormánykereket, hogy Hazánk színeit a levegő tengerén át büszkén vigyétek a világ minden tája felé. Hogy valamikor Ti is igazi névtelen hősei lehettek az aviatikának: forgalmi pilóták!

T—bá.

komolyan meg vagy dőlt romba Londonban!

Összesen 2772 bomba esett!

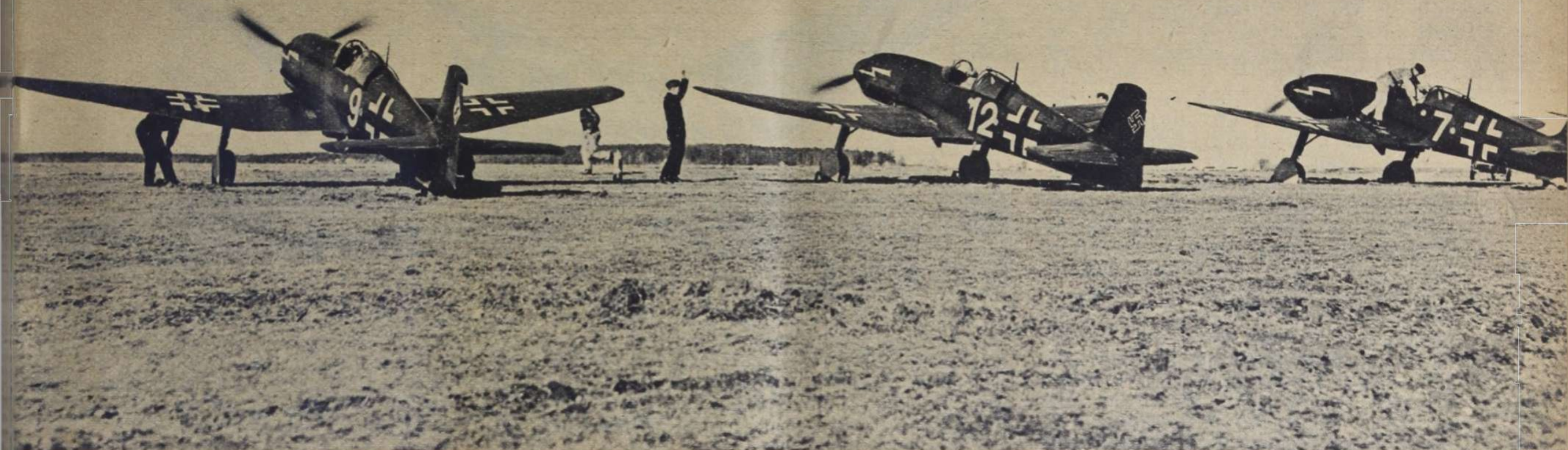
De London környékére is mértünk néhány súlyos ütést. Egy támadásnál a chatami tengerészeti laktanya gyakorlatozó csarnoka kapott két telitalálatot. Csupán ez alkalommal 130 tengerész vesztette életét és jó néhány száz megsebesült.

London 52 légitámadást élt át, mely alkalmakkor összesen 2772 bomba hullott az angol metropolisra. Az anyagi kár angol becslések szerint 1½ millió fontra rúgott. 857 angol állampolgár vesztette életét és 2058-an szenvedtek a bombázások következtében súlyos sebesülést.

Hogy ezek az akkori légitámadások sem voltak egészen komolytalan vállalkozások, arra nézve elég, ha elolvassuk az akkori légelhárításra vonatkozó adatokat. Ezek szerint volt olyan egyetlen éjszaka, amikor a londoni légvédelmi ütegek 30.000 lövést adtak le. Majdnem rendszeresen tízszer annyi angol vadász jött velünk szembe, mint ahány Gotha repült a sziget fölött! Ma már tudjuk, hogy két ízben még a francia földön állomásozó vadászkötelékekből is komoly erőket kellett elvonni, hogy Londont védeni tudják. Ez viszont a kontinentális hadvezetőségnek okozott nehéz gondokat. És bár az akkori légelhárítás viszonylagosan talán még erősebb is volt a mainál, gyakorlatilag hatástalannak bizonyult.

Legtöbb elesett bajtársunk nem is angol földben nyugszik. A Gent melletti Gontrode-ban, repülőterünktől nem messze helyeztük a legtöbbet közülük örök nyugalomra. Így volt ez akkor... Henkel százados elhallgatott, látszott rajta, hogy gondolatai messze járnak, valahol egy csendes, kis belga temető tájékán, ahol árnyas fák tövében anynyi jóbarát, annyi keménykötésű bajtárs alussza örök álmát...

Dr. Szabó László


Heinkel 113-as vadászok

A német légierők legújabb gépei

A baráti nagy német nép haditörténelme legdicsőségesebb korszakát éli. A sorozatos sikerek és győzelmek kivívásában a szárazföldi csapatok és a haditengerészet mellett érdemekben igen gazdag a világon páratlanul álló légierő. Vadászainak, felderítőinek és bombázóinak legénységét a világháborús német repülőhősök, Richthofen, Udlt, Bölke, Immelmann szelleme hatják át és vezérlik győzelmes útjaikon. De bármily kiváló legyen is egy légierő legénységének uralkodó szelleme, mindez hiábavaló volna, ha nem lennének elsőrendű harcigépek a pilóták, bombacélzók és géppuskalövészek kezei alatt. A tervező mérnökök és a munkások tudásuk legjavát adják, hogy egyre jobb, tökéletesebb légifegyverekkel lássák el hazájukat. Óriási gyárakban, átállított üzemekben, az árnyék iparban kovácsolják éjjel-nappal szorgos kezek százezrei a német gépeket.

Hiteles német, valamint amerikai és angol források alapján elvonultatjuk olvasóink szemei előtt a német légierők legkorszerűbb és részben legújabb harcigépeit.

Oranienburg, 1939 március 30. Egymástól háromkilométeres távolságra létesített két mérőállomás között, mintegy 70—75 méter magasságban, szédületes iramban egy szürkeszínű, mélyfedelű repülőgép száguld végig háromszor egymásután... És aznap este a rádió hullámai világgáröpítették a hírt: a rostocki Heinkel gyár speciális mélyfedelű repülőgépe, kormánya mellett Dieterle repülőkapitánnyal, a mai nap folyamán abszolút sebességi világrekordot állított fel. A gép típusjelzése Heinkel He 112-U és a He 112 vadászgép továbbfejlesztése 12 hengeres, folyadékhűtéses DB 601 motorral. Az új világrekord 746.66 kilométer óránként.

A gyár a He 112-U-t még jobban tökéletesítette és kisebb átalakítások után alkalmassá tette a sorozatban való előállításra. A norvégiai harcok folyamán pedig már megjelentek az új He 113 gépekkel ellátott vadászszázadok.

A He 113 mélyfedelű, tisztán fémépítésű, héjtörzzsel és zárt vezetőüléssel. Áramvonalazásának kiképzése a lehető legtökéletesebb. Behúzható futóművének nyomtáva meglehetősen nagy. A farokkerék is behúzható. Rádió adó- és vevőberendezése van. Törzshossza 8.18 m, fesztávolsága 9.4 m, magassága 2.5 m és hordfelülete 14.5 m². Teljesítményeiről és fegyverzetéről hivatalos adatok nem állanak rendelkezésre. Angol forrásból származó hírek szerint DB 601 motorral és VDM háromágú v. e. légcsavarral legnagyobb sebessége 5750 méter magasságban 640 km/ó. körül jár. Egy másik híradás úgy tudja, hogy a He 113 fegyverzete egy motorgépágyú és két, a szárnytőbe beépített, légcsavarkörön keresztül tüzelő nehézgéppuska.

Ez az új Heinkel-típus, mint éjjeli vadászgép is igen jó szolgálatokat tesz a városok és ipartelepek légvédelméné[illegible] keretében.

Ugyancsak angol híradás számol be az új együléses, tolólégcsavaros, középfedelű vadászról, a Focke Wulf 198-ról. Az áramvonalazott, rövid törzs végében van a tolólégcsavart meghajtó DB 601-es motor, a trapézalakú szárnyakból pedig a Focker D 23-hoz hasonló két héjszerkezetű tartó nyúlik ki, melyek végében helyezkednek el az osztott oldalkormány és a vízszintes vezérsík a magassági kormánnyal. Az üvegezett vezetőfülkéből adódó látás mindenesetre jobb, mint a húzólégcsavaros megoldásnál, azonban nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt a körülményt, hogy a gép szükségszerű elhagyásakor a kiugró pilótát nagyon könnyen elkaphatja a légcsavar. A háromkerékfutómű a törzsorrba, illetve a szárnyakba húzható be. Fegyverzetének két gépágyúja a szárnyakból, éspedig a két törzstartóval egyvonalba beépítetten tüzel, míg négy géppuskája a törzsorrban van. Repülősúlya 1600 kg. Legnagyobb sebessége földközelben 520 km/ó. és 5800 méteren 590 km/ó. Motorteljesítményének 85%-os kihasználása mellett 836 métert emelkedik egy perc alatt. Csúcsmagassága 10400 méter.

Eddigi alkalmazásáról még nem jött hír, lehet, hogy a tavaszra tartogatott meglepetések közt fog szerepelni.

Újabb adatok kerültek nyilvánosságra a kétüléses, kétmotoros Focke Wulf Fw 187 típusú rombolóról. Szabadonhordó, mélyfedelű fémkonstrukció, ovális keresztmetszetű héjtörzzsel és egysíkú oldalkormánnyal. A négyfőtartós szárnyak féklapjai hidraulikus úton mozgathatók. A hátrafelé, a motorgondolákba behúzható futómű mechanizmusa olajnyomásra működik. A folyadékhűtéses 1360 l. e.-s DB 601 motorok majdnem teljes hosszukkal a belépőél elé nyúlnak, annyira, hogy a légcsavarkúpok egyvonalban vannak a törzsorral. Két merev gépágyúja a törzsorr aljában, négy nehézgéppuskája pedig a törzs oldalában van, 2—2 egymás felett, mind a két oldalon. A megfigyelőt, aki egyúttal repülés közben a fegyverek lőszerutánpótlásáról is gondoskodik, egy páncéllap választja el az előtte levő pilótától és a kettőjük összeköttetését csak a fedélzeti távbeszélő-berendezés biztosítja. Tekintve, hogy a feltűnően karcsú gép orrában csak a tájékozódáshoz és a gép irányításához szükséges műszerek, valamint a célzóberendezés férnek el a meglehetősen kicsiny műszerfalon, a motorműszerek a törzshöz amúgy is közeleső motorgondolák belső oldalán, jól leolvasható, nagyobb kivitelben sorakoznak egymás mellett.

Teljesítményei igen jók. Földközelben 518 km/ó. legnagyobb sebességet ér el, 4000 méteren pedig 638 km/ó. csúcssebességgel repül. 2000 méterre 1.9 perc és 6000 m-re 5.8 perc alatt emelkedik. Szolgálati csúcsmagassága 11.800 m; hatótávolsága 2000 km.

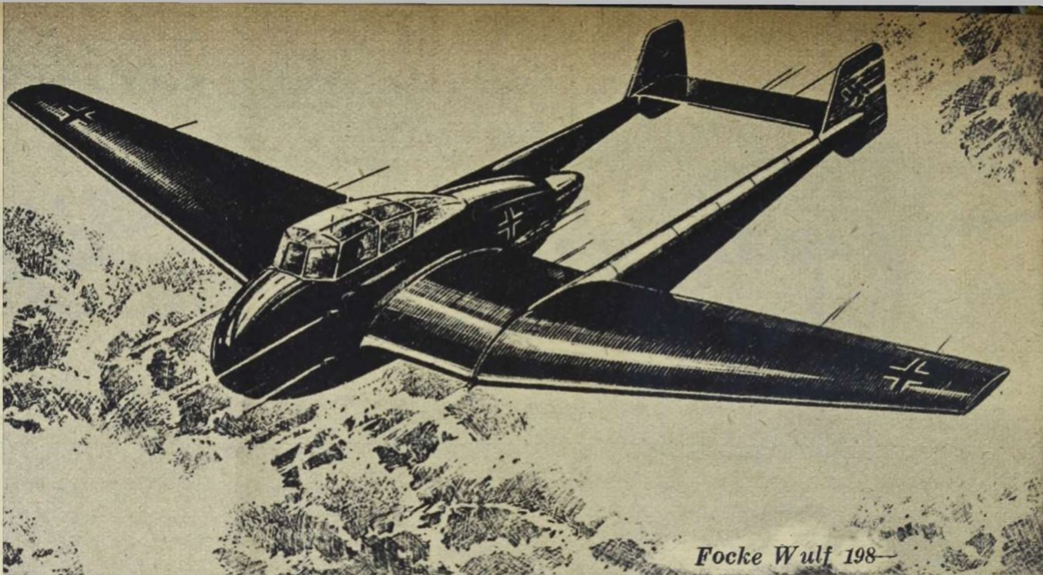
Tengerentúli szakköröket élénken foglalkoztat egy új, kétüléses, kétmotoros középfedelű Dornier rom-

bolló, a Do 29. Oldalkormánya osztott. Kisebb, mint a Me 110, és hatótávolsága sem akkora, de sebessége megközelíti a 610 km/órát.

A követelményeknek éppúgy legjobban megfelelő, anyahajón alkalmazott ú. n. fedélzeti többfeladatú géppel Németország haditengerészeti légiereje rendelkezik. A Fieseler Fi 167 kétfedelű, tisztán fémépítésű és utolsó alkatrészén is meglátszik, hogy anyahajó-szolgálatra tervezték. Szárnyai másodpercek alatt belül hátrahajlíthatók, s így a törzs mellé simuló hordfelületekkel aránylag igen kis helyen elfér. A legmodernebb gyártási eljárásokkal készül és alkalmas mind nappali, mind éjjeli repülésre. Az újszerű biztonsági berendezések egész sorát tartalmazza. Vízre való kényszerleszállás esetén a veszélyes átvágódás megelőzésére a futómű egy gombnyomással ledobható. Az alsó szárnyak felhajtótömlőket tartalmaznak, melyek vízreéréskor önműködően felfúvódnak és a gép elsüllyedését meggátolják. A felső szárny középrészében egy felfújható gumicsónak nyer elhelyezést. Az alsószárnyba önműködő zuhanósebesség-szabályozó szárnyfék van beépítve, mely egy bizonyos sebességnél működésbe lép. Ez utóbbi berendezés azonban független az anyahajó fedélzetére való leszálláshoz használt, leszállósebesség-csökkentő szárnyféktől. Tervezői különös gondot fordítottak arra, hogy alkatrészei minél gyorsabban kicserélhetők legyenek.

Két üzemanyagtartálya van: egy törésbiztos a törzs elején és egy ledobható a törzs aljában, összesen 1300 liter űrtartalommal, mely üzemanyagmennyiség 1500 km távolság berepülésére elegendő. DB 601 B motorja van. Fegyverzete egy mereven beépített, légcsavarkörön keresztül tüzelő és egy mozgatható géppuska, mely utóbbit a megfigyelő kezel. Bombaterhe a következőképpen oszlik meg: egy darab 1000 kg-os torpedó, vagy 2 darab 500 kg-os, esetleg 4 darab 250 kg-os bomba. Fesztávolsága 13.5 m, törzshossza 11.4 m, hordfelülete 45.5 m². Mint torpedóvető, üres súlya 2800 kg, repülősúlya 4500 kg. Felületi terhelése 99 kg/m². Legnagyobb sebessége 3700 méter magasságban 325 km/ó., átlagsebessége 270 km/ó. és leszállósebessége 100 km/ó. Szolgálati csúcsmagassága 8200 m.

Közelfelderítésre, alacsonytámadásra és gyakorlócélokra egyaránt alkalmas a brémai Focke Wulf gyár Fw 189-es típusa. Kétmotoros, mélyfedelű fémgép, a holland Fokker G 1-hez hasonló kivitelben, zömök, üvegezett centrális törzzsel és a motorgondolák folytatásaként kiképzett, héjszerkezetű törzstartókkal. Kormányelrendezése is a Fokker G 1-hez hasonlít. Háromfőtartós szárnya teljes hosszában elektromos úton mozgatható féklap fut végig. A szárnyközépre helyezett rövid törzsből, tekintve, hogy 90%-ban üvegfalai vannak, igen jó kilátás adódik. Futóműve behúzható. Legénysége 3—5 fő. Fegyverzete két



szárnybaépített, légcsavarkörön keresztül tüzelő merev, egy forgatható hátsó felső és alsó géppuskából áll. Rádió adó-vevő berendezésen kívül sorozatfelvevőgép is kerül beépítésre.

Terjedtsége 18.4 m, hossza 12 m, hordfelülete 38 m² és felületi terhelése 89.3 kg/m². Repülősúlya 3400 kg, ebből terhelés 710 kg. Két, 12 hengeres, léghűtéses Argus As 410, lógó V hengerelhelyezésű, egyenként 360 l. e. teljesítményű sormotorral legnagyobb sebessége földközelben 320 km/ó., 2600 méteren 357 km/ó. és 6000 méteren 338 km/ó. 1000 m magasságra 2 perc, 6000 m-re pedig 14.8 perc alatt emelkedik. Szolgálati csúcsmagassága 8400 m.

Az egymotoros zuhanóbombázók közt a Henschel Hs 123 és a Junkers 87 mellett megjelent a harmadik, a Heinkel He 118. A középfedelű, legnagyobbrészt duralépítésű fémgép kétülléses és éjjeli repülésre is alkalmas. Olaj-levegő rúgózású futóműve oldalt, a szárnyakba húzható be, olajnyomásra működő berendezés segítségével. Magassági kormánya a bombakioldás pillanatában önműködően lép működésbe és veszi ki a gépet a zuhanásból. Két szárnybaépített szinchrongéppuskán kívül egy hátrafelé tüzelő harmadik szolgáltatja a fegyverzetet. Bombafelfüggesztő készüléke kettő 250, illetve egy 500 kg-os bombát fogad be.

Két 320 l. űrtartalmú üzemanyagtartálya a szárnytövekben nyer elhelyezést. 1070 l. e-s, vízhűtéses DB 600-as motorja háromágú VDM változtatható emelkedésű légcsavart hajt meg.

Törzshossza 11.85 m, fesztáva 14.4 m, hordfelülete 37.7 m². Repülősúlya 3950 kg, ebből terhelés 1015 kg és üres súly 2935 kg. Felületi terhelés 104.7 kg/m², teljesítményterhelés 4.5 kg/l. e. Legnagyobb sebessége 4000 méteren 420 km/ó., ugyanebben a magasságban átlagsebessége 325 km/ó.; leszállósebessége 115 km/ó. 4000 méterre 13.2 perc alatt emelkedik, csúcsmagassága 8500 m és hatótávolsága 1450 km.

A Messerschmitt 110 romboló továbbfejlesztése a hasonló alakú, de jóval erősebb felépítésű, valamivel nagyobb fesztávú és szélesebb törzsű, nagyhatótávolságú gyorsbombázó a Messerschmitt »Jaguar«. Két vízhűtéses sormotorjának összteljesítménye kereken 3000 l. e. Mélyfedelű, tisztafém konstrukció, osztott oldalkormánnyal, hidraulikus úton működtethető szárnyfékekkel, héjszerkezetű törzzsel és behúzható futóművel. Fesztávolsága 18.15 m. Törzsorra teljesen üvegezett. Személyzete 4 fő. Fegyverzete két motorgépágyú, egy forgatható gépágyú és két géppuska. Bombaterhe 500 kg. Német adatok szerint sebessége »jóval felül van az 500 km/ órán«. Ellenőrizhetetlen hírek szerint az új gyorsbombázó legnagyobb sebessége 450 mérföld/óra, ami 720 km/ó. sebességnek felel meg! További adatok nem állanak rendelkezésre.

Legújabb a német nehézbombázók sorában a Junkers Ju 88 az angol forrásból származó adatok szerint.

A mélyfedelű fémgép törzsének keresztmetszete lekerekített sarkú trapéz. A szabadonhordó szárny alakja szintén trapéz. A prototípuson az oldalkormány vezérsíkjával párhuzamos, egy-egy kisebb csillapítósíkot találunk a vízszintes vezérsík végén. Ezek egybeesnek a motorgondola szimmetriatengelyének képzeletbeli meghosszabbításával. A szériagépeknél azonban ez már elmaradt. Üvegburkolat borítja a vezető- és megfigyelőülést, valamint a gép orrát. A futómű behúzható.

Méretei: fesztávolság 17 m, hossza 14.5 m, magasság 4.7 m és hordfelület 48 m². Felületi terhelés 160 kg/m², teljesítményterhelés 3.2 kg/ l. e.

Üres súly 3900 kg, terhelés 3800 kg, éspedig: üzemanyag és olaj 2075 kg, bombák súlya 1000 kg, katonai felszerelés 425 kg és háromfőnyi személyzet 300 kg. Mint zuhanóbombázó, négy darab 250 kg-os bombát szállít a hordfelület alján, kettőt-kettőt a törzs és a bal, illetve jobb motor közt.

A hengeralakú burkolattal ellátott Junkers Jumo 211-es kompresszoros motorok felszállási teljesítménye egyenként 1200 l. e. 4750 m magasságban 2300 percenkénti fordulatnál 975 lóerőt adnak le.

A Ju 88 legnagyobb sebessége

MENEKÜLÉS EJTŐERNYŐVEL!



1941 januárban.

Pocsék idő. A gépet, mely csak keserves erőlködéssel tudja átvágni magát a nyúlós, szürke ködfalakon, úgy megrázza időnként ez a vad erővel tomboló januári vihar, hogy eláll az ember lélekzete. A gép üvegorrán konok egykedvűséggel kopognak a súlyos esőcseppek. A műszerek fölött sápadtan pislog az apró, zöld körte és csodálatosan meghitt, biztonságos érzést sugároz ebben a viharos téli éjszakában. A repülőgép vezetője le nem veszi tekintetét műszereiről. Minden gondolatával és érzésével egy hűséges gépével ebben a kemény harcban, melyet az útjukba állani akaró elemekkel közös erővel folytatnak.

Eljegesedett géppel is elérik Londont!

Vad erejű szélroham kapja most el a a gépet és úgy rántja a magasba, mintha könnyű játékszer lenne. A gép vezetője minden erejét összeszedi, hogy a hűséges He 111-et ismét eredeti helyzetébe hozza. A legénység megfeszített figyelemmel kíséri a vezető minden mozdulatát. Nem egyszer repültek már Londonba. Éjszakáról-éjszakára pontosan elvitték érc-szállítmányaikat az angol fővárosba. Jól ismerik az utat, amely a birodalom szívébe vezet. Holdfényes éjszakán éppen úgy eligazodnak, mint a koromsötét, sűrű felhők között. Nem egyizben tették meg az utat visszafelé az angol légelhárító ütegek pergőtüzében, nem egyszer kesérítették meg életüket az éjszakai vadászok. Ilyen nehéz körülmények között azonban még egyszer sem teljesítették feladatukat. A siker mindig kemény harcot jelentett számukra, ma azonban úgylátszik, »Idő generális« az angolokkal szűrte össze a levet! A gép mind magasabbra és magasabbra tör. Mind erősebb és erősebb a nyomás, amely ellen küzdeniök kell. A gép hirtelen nagyokat csúszik. Mindannyian tisztában vannak a veszedelemmel. A gép eljegesedett!...

A fiatal B. hadnagyot, a gép vezetőjét azonban nem olyan fából faragták, aki még a saját árnyékától is megijed. Korát illetőleg még fiatal, de háborús tapasztalataiban már nagyon is vén róka. Gépét ezúttal is elvezeti céljához, London fölé, és miközben a megfigyelő, K. altiszt a bombák ledobására készül, hosszú másodperceken át igazi kamaszos pajkossággal azon töri a fejét, vajjon mit fog szólni Churchill, ha ma éjszaka is felhördülnek a londoni szirénák. Vajjon elképzelhetőnek tartotta-e egyáltalán, hogy ilyen ítéletidőben is elérjük Londont?...

A megfigyelő elájul...

A gép irányt vesz hazafelé. Az eső szűnni nem akaró egykedvűséggel veri még mindig a kabin ablakait. A megfigyelő hirtelen úgy érzi, hogy nem kap levegőt. Oxigénkészüléke, úgylátszik, felmondta a szolgálatot. Egyszerre csak minden elsötétül előtte. Csodálatosan furcsa érzés bénítja agyát, mintha e pillanatban minden mindegy lenne. Nagy akaraterővel mégis összeszedi magát, álarcát hirtelen letépi, nagyot és mélyet lélekzik a ritka levegőből. Még mindig jobb, mint semmi!

B. hadnagy is nyomban észreveszi a fenyegető veszedelmet. Máris lenyomja a mélységi kormányt. A gép eszeveszett iramban bukik alá! Egyik száz métert a másik után. A megfigyelő elájul... tehetetlenül roskad össze ülésén. Egy gondolat villan át valamennyi agyán. Megmenti-e a hirtelen zuhanás bajtársunkat?

Nem sok idő marad azonban a gondolkodásra, újabb veszedelem üti fel a fejét. Hirtelen az angol légelhárító ütegek is jelentkeznek! Vad tüzet nyitnak a gépre. B. hadnagy egy pillanatig sem habozik. Első és legfontosabb feladat: meg kell menteni az ülésen ájultan heverő bajtársat. A gép még mélyebbre ereszkedik. K. altiszt most felnyitja szemeit. Úgylátszik, a legnehezebben túl van. Közben az angolok ott lenn, mind jobban és jobban belövik magukat. A nehéz ütegek is munkába állanak. Senki sem szól egy szót sem, de mindannyian érzik, milyen dühhel dolgoznak a »Tommyk«! Minden újabb sortűz jobban fekszik. Egy tucat fényszóró sugárkévéje ragad rájuk. Lehetetlen kiszabadulni ölelésükből.

Fene közel robbannak a gránátok!...

Hogy milyen jól lőnek, arról kár beszélni. Komisz érzés... a gépben bezárva, tehetetlenül ülni, a motor zúgásán kívül mit se hallani, csak látni, egyre csak látni a világító töltények felfelé kúszó fényes, kígyózó vonalát és várni, hogy mikor éri a gépet találat. Hosszú másodpercek következnek, amikor a legbátrabb embert is megremegteti az életért való félelem. Aztán ez is elmúlik. Mindenki csak egyre gondol. Ki... mínél hamarabb ki ebből a tűzijátékból. Fenemód közel robbannak a gránátok!...

Mielőtt azonban még kereket oldhatna a gép ebből az átkozott pokolból, recsegni-ropogni kezd a motor. Találat! Most hajszálpontosan lő az angol tüzérség. Néhány másodperc mulva újabb éles csattanás. A kis, zöld körte, a műszerek fölött, egyszerre kialszik. Az iránytű, mintha megkergült volna, eszeveszetten forogni kezd. A rádió sem működik. Néhány gyors fordulattal és a magasság állandó változtatásával sikerül B. hadnagynak gépét a tűz magvából kivinnie.

Elérik az angol partokat. Kis kézi-iránytűvel próbálnak eligazodni. Sajnos, a kísérlet balul üt ki. Sehogy sem megy a dolog. És mi lesz most?... Kényszerleszállást végezni ebben a vaksötét éjszakában — lehetetlen. Az egyik motor, mintha ki-kihagyna. A műszerek hiányában nem lehet megállapítani, mi a baj. Az eső még mindig vadul csapkod. A látási viszonyok azonban mintha javultak volna. Körülbelül 2000 m magasságban repül a He 111 most. Már vagy egy órája keringnek cél és irány nélkül, abban a reményben, hátha mégis felfedeznek valahol egy repülőteret.

Nagyon messze valahol, mintha egy fényszóró villanna fel! Valóban. Szinte hihetetlen szerencsével mégis csak rábukkannak egy repülőtérre. Két kört ír még le a gép, aztán lassan ereszkedni kezd. Ebben a pillanatban, mintha láthatatlan óriás ragadná meg a repülőgépet, minden izében megremeg a He. Ide-odainog és veszedelmesen bukdácsolni kezd. A jobbmotor már egész úton visszafelé csak statisztált. Most pedig a bal is felmondja a szolgálatot. Sok idő nincs a fontolgatásra. A megfigyelő még morog valami olyasfélét, hogy »mégis csak disznóság, hogy ilyesmi pont az utolsó pillanatban megeshet az emberrel«, közben a rádiós és mechanikus »kiszállanak«. Most a megfigyelő is utánuk mászik, végül utolsónak B. hadnagy hagyja el a gépet.

Fejjel lefelé a mélységbe!

Éppen ideje volt! Az egyik motorból éles sárga fény vágódik ki. A He 111 bukfencet vet a levegőben, aztán fejjel lefelé zuhan a mélységbe. Fülsiketítő csattanással vágódik a földre és a következő pillanatban már égni kezd.

A sötét éjszakában négy szürke pont lebeg ég és föld között. A négy bajtárs lassan közeledik a földhöz... (MN)

(Folytatás a 12. oldalról)

4750 méteren 510 km/., átlagsebessége 5500 méteren 425 km/ó. Hatótávolsága 2100 km, szolgálati csúcsmagassága 9000 m.

Fegyverzete három forgatható géppuska, egy a géporrban, egy a pilótaülés mögött és a harmadik a törzs alján, valamivel előbbre, mint a felső. Az önműködő fegyverek, valamint a három-, alkalomadtán négyfőnyi személyzet elhelyezése a Do. 215-el hasonló elven alapul, ugyanis az egy fülkében tartózkodó legénység a parancsnok számára legáttekinthetőbb és leghozzáférhetőbb módon látja el feladatát.

Junkersék új nehézbombázó és csapatszállító gépe a Junkers Ju 89. Mélyfedelű, tisztafém gép, Junkers-féle kettős szárnnyal, osztott oldalkormánnyal és behúzható futóművel. Hordfelülete trapézalakú. A héjszerkezetű törzs elől kör, hátrább ovális keresztmetszetű és négy géppuskaállás van rajta. A törzsorr üvegezett. Négy Jumo 211 A motorja egyenként 1200 lóerős. Repülősúlya 25 tonna.

Sebesfi László

MAGYAR REPÜLŐHŐSÖK

Január 17-én délelőtt kilenc óra körül ütődött a földhöz járó motorokkal a HA-JUA, a MALERT tizenhétszemélyes, hárommotoros Junkers Ju. 52-es légiforgalmi gépe. Ez az időpont a magyar repülés sokáig hősi emlékezetű története marad. Három, kötelességét élete árán is teljesítő magyar repülő emlékét őrzi meg a magyar repülés, a nagyközönség is mélységes tisztelettel és csodálattal adózik emléküknek. A nagyközönség, amely nagyszerűen viselkedett a szerencsétlen kimenetelű repülőbaleset ügyében: nem tekintette elrémítő szerencsétlenségnek, hanem olyan közlekedési balesetnek, amely külföldön, a magyar légiforgalmi vállalatnál sokkal és jelentősen nagyobb vállalatoknál sűrűbben előfordul. A magyar repülés biztonságosságának elismerése volt ez a nagyközönség részéről és a felvilágosodott megnyugvás látható jele, hogy az erdélyi repülőjáratok gépei változatlanul megtelnek utasokkal.



† Duló Mihály

»A balesetet nem műszaki hiba okozta« — állapítja meg a hivatalos vizsgálat, hanem el nem hárítható, szolgálati biztonságon kívülálló, ritkaságában is egyedülálló körülmények. A HA-JUA nem zuhant le, földhöz ütődve rongálódott meg, de a földreütődés pillanatában a gépben még senki sem sérült meg. A megsérült gép benzinvére folyni kezdett, meggyulladt. És ettől a pillanattól kezdve heroikusan hősi mentőmunkát kezdett Duló Mihály forgalmi pilóta, Küpry Tibor rádiós és Zsinkó Károly, az ölestermetű szerelő. A robbanás, amely a megsérült gép elejét szétvetette és tizenhárom embert megölt, a földreütődés, megállás pillanatától hozzávetőlegesen másfélpercnyi idő alatt következett be. Ez a másfél perc elegendő lett volna arra, hogy a MALERT-gép háromfőnyi személyzete életét és testi épségét biztonságba helyezze. Messze, biztonságos távolságra elkerülhették volna a gépet, de — magyar repülők voltak, akiknek a rájuk bízott utasok életét, épségét kell mindenekelőtt biztosítaniok és a nékik átadott gépét.

Duló Mihály és Küpry Tibor — ezt elsőnek állapította meg a napisajtó — egy másodpercre sem vesztették el önuralmukat. Lekapták a kézi tűzoltókészüléket és míg mögöttük Zsinkó Károly életeket egyenként mentett, ők a robbanást igyekeztek megakadályozni. A nagyközönség nem tudja, — nem is tudhatja — mit jelent ez a harc. Állni a mozgásra szűk kabinban, centiméternyi közelségben lenni a katasztrófától úgy, hogy a menteni igyekező benne van az egyre erősbödő, égető, perzselő lángokban. Micsoda lelkierő kell az elviselhetetlen fájdalmak elviseléséhez...

Ők ketten bent a pilótafülkében a lángok között viaskodtak a gépért, az utasok életéért, mögöttük Zsinkó, a szerelő egymásután mentette meg a gép utasait. Most, hogy a szerencsétlenemlékű baleset minden részlete ismeretes, pontosan tudhatjuk, hogy Zsinkó egymaga hét utas életét mentette meg. Egymásután rángatta ki őket az ajtón, a fagyos hóra, még arra is figyelt, hogy az egyik férfiutas kitörte a vastag kabinablakot és a szűk résen igyekszik kimászni.

— Én csak arra emlékezem, — vallotta ez az utas a nagyváradi köz-



† Zsinkó Károly

kórházban, amikor első segélyben részesítették — hogy ellenállhatatlan erő húzott ki az ablaknyíláson. Azután, mikor a földre estem, rámkiáltott valaki:

— Fusson el a gép mellől, minden pillanatban felrobbanhat...

Zsinkó volt a mentő. A nagyerejű ember kirántotta a menekülni igyekező férfit, aki segítsége nélkül bentszorult volna az ablaknyílásban. Zsinkó volt, aki rákiáltott. Zsinkó tehát tudta, hogy életveszélyes helyen van és — nem a maga életét, hanem másokét igyekezett menteni.

Fél percbe nem telt, dörrenés, láng, robbanás és — a magyar repülés három hőse nincs többé. Zsinkó, Duló és Küpry egy szempillantás alatt szörnyethaltak.

A gép tönkrement, kilenc utas életét már nem tudták megmenteni, de nyolcét igen. És az a nyolc utas, aki azóta meggyógyult, vagy lábon viseli el a csekély sérüléseket, ennek a három nagyszerű magyar repülőhősnek köszönheti életét. Bizonyosan tudják is és nem feledkeznek meg róluk sohasem.

A MALERT a repülőbaleset hírének kézhezvétele után az első pillanattól kezdve a maga halottainak tekintette Dulót, Küpryt és Zsinkót. Mihelyst a nagyváradi



† Küpry Tibor

helyszíni vizsgálat végetért, a holttesteket koporsóba záratta és Budapestre hozatta.

A kerepesi temető halottasházában komor, megrendítő gyászpompa vette körül a három ravatalt a temetés napján és a koporsók mellett váltott díszőrségek álltak. Duló koporsóját felváltva őrizték forgalmi pilótatársai, Küpry ravatalánál a rádiósok, Zsinkóénál a szerelők álltak váltott díszőrséget. Ugyancsak pilóta, rádiós és szerelőcsapat vette körül a sírokhoz vezető utolsó úton haladó gyászkocsikat.

A megrendítő szertartás után vitéz dr. nemes Groschmied István, a MALERT elnökigazgatója búcsúzott a magyar légiforgalom hősi halottaitól a következő gyászbeszéddel:

— Duló Mihály — Küpry Tibor — Zsinkó Károly!

— *A Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság repülőszemélyzete és egész tisztikara nevében búcsúzom Tőletek.*

— A szárnyait egyre jobban kiterjesztő magyar légiforgalom élgárdájához tartoztatok. Nap mint nap repültétek Biharországot, Erdélyt, kimélyítve a kapcsolatot a volt csonkaország és oly sokat szenvedett elszakított honfitársaink között. Míg azután büszke gépmadaratoknak szárnyát szegte a sors kifürkészhetetlen akarata. Halálotokban is nagyok voltatok: mindent elkövettetek, hogy a gondotokra bízott emberéletből és javakból a menthetőt megmentsétek. Ezzel beírtátok neveiteket a magyar egyetemes aviatika aranykönyvébe.

— Keresztényi megadással búcsúzunk földi porhüvelyeitektől. Hősi lelketek továbbra is köztünk marad, él, sarkall és hat, — tovább hordozza a repülés nagy eszméjét, — amelyért testet áldoztatok.

— Duló Mihály — Küpry Tibor — Zsinkó Károly! Isten veletek!

A ravatalokat elborította a rengeteg koszorú. A nemzet mélységes, megilletődött gyászának Teleki Pál gróf miniszterelnök hatalmas koszorúja adott kifejezést, a miniszterelnök koszorújának szalagján a következő feliratot olvastuk:

— A kötelességteljesítés önfeláldozó harcosainak a m. kir. Miniszterelnökség.

Szerényen húzódott meg a Magyar Szárnyak három koszorúja a koszorúrengetegben a ravatalok lábazatánál.

...Három repülősír domborul a kerepesi temetőben, a magyar repülés három sportgépe keringett a szertartás idején a halottasház, a halottasmenet és a sírok felett. A magyar repülés búcsúzott, amelyben megállás nincsen, nem is lehet. A HA-JUA felrobbant, elégett, megsemmisült. Helyére áll majd egy új Junkers Ju 52-es. A MALERT két új gépet rendelt, az egyiknek hamarosan meg kell érkeznie. Nem kap új lajstromjelet, még Dessauban ráfestik majd a vadonatúj tizenhétszemélyes, hárommotoros gépre: HA-JUA...



A magyar repülővilágban rendkívül nagy érdeklődéssel olvasták *Varga József* iparügyi miniszterrel folytatott beszélgetésünket, amelyben a miniszter bejelentette, hogy az önálló magyar repülőipar megteremtésére ankétot hív egybe. Ugy értesülünk, hogy *Varga* miniszter az elmult hetek során többször alkalmat adott arra, hogy a magyar repülőgépgyártás helyzetét ismerők előterjesztést tehessenek. Az általános ankétot megelőző előkészítő megbeszélések még folynak.

*

Rendkívül kedves repülőbálat tartottak a csongrádmegyei Kiskundorozsmán a repülő-leventék. A dorozsmai járási levente egyesület keretében modelező csoport alakult, amelynek lelkes tagjai igen szép eredménnyel dolgoznak a modelezés terén. Farsangi repülőbáljuk meghívóján jól esett olvasni a repülőleventék köszöntését: *Szebb jövőt! Jó repülést!*

*

Levelet kaptunk a máramarosmegyei Husztról *Schmidl* Tibor VII. osztályos gimnáziumi tanulótól. Az erdélyi vitorlázóterep-kutatásról írt cikkeinket olvasva, írja a következőket:

Mint a *Magyar Szárnyak* kétéves, lelkes olvasója, örömmel állapítom meg, hogy a »*Vitorlázó terepkutatás Erdélyben*« című cikksorozatban sok szó esett a Huszt közvetlen közelében, lévő vitorlázó terepről.

Már a cseh éra alatt is szorgalmas munkát folytattunk itt. Sajnos a munka megakadt, és azóta nem tudunk dolgozni, bár a huszti gimnázium tanulóinak létszáma 1000-nél több, ami országos viszonylatban is nagyjelentőségű.

Meglévő hangárunk kijavítására vagy ha kell, újjáépítésére a megfelelő mennyiségű faanyag már rendelkezésre áll. A város határában fekvő, gyalog a város szívétől 20—25 perces távolságra fekvő igen kiváló terepen csörlésre és motoros vontatásra bőségesen elegendő terület van. A kivezető úttól jobbra 5—600 holdas sík terület fekszik, tőle balra, 80—100 méternyire kezdődik a lejtő hatalmas félkörívben. Itt áll a hangár. A hangár közelében van az országban egyedülálló lesikló és vitorlázó indítószerkezet egy *katapult rendszerű hajítókészülék.*

A cikkekben említett 294 méter magas *Kápolna* hegy síkságból emelkedik ki, szinte szabályos csonka-gula, *innen a szélrózsa minden irányában lehetséges a vitorlázás.* Ez a hegy Huszttól 24 km-es távolságra van jó műút mellett. A cseh vitorlázó repülők hosszasabban táboroztak itt, hasonló táborozást lehetne tartani, ha már működne Huszton a vitorlázó egyesület.

Mi, huszti repülnivágyók, meg vagyunk győződve arról, hogy Kárpátalja területén alig lehet különb vitorlázó terepet találni. A terep értékét az is növeli, hogy az ország bármely részéből a rendelkezésére álló közlekedési lehetőséggel jól el lehet érni.

Türelmetlenül várjuk, hogy a Kárpátalján élő repülnivágyó fiatalságot mielőbb szárnyra segítsék. Arra kérjük a tek. Szerkesztőséget, hogy nehéz kezdésünket támogassa illetékes tényezőknél.«

A huszti repülnivágyóknak azt üzenjük, hogy kívánságaikról az illetékes tényezőknek már *tudomásuk van* és mihelyt az anyagi lehetőségek megengedik, *a repülőélet Huszton is megindul.*

*

Érdekes kisérletsorozatot fejeztek be a repülőorvosok. Különböző vérmintákat vettek és a vérből most már meg tudják állapítani, hogy a kisérleti alany fogyasztott-e szeszt és ha igen, többet-e a kelleténél? Pontosabban: ki tudják mutatni, hogy az elfogyasztott szeszmennyiség felül van-e azon a határon, amelyen túl az ember érzékei már nem működnek befolyásolatlanul.

A közvéleményben — sajnos — még manapság is az a felfogás divik, hogy a repülők szívesen fogyasztják a szeszes italokat. Senkinek nem jut eszébe, hogy ittasság, vagy részegség miatt bekövetkezett repülőbaleset nem történt. Ellenkezőleg, éppen a repülők azok, akik sportszerű életmódjukkal példát mutatnak a töretlen testi és lelki kondíció megőrzésére. A repülőorvosi kisérlet-sorozat eredményeinek így — végeredményben — csak negatív jelentősége van. *Az esetleges repülőbaleseteknél most már rendszeresen vesznek vért a gépvezetőtől,* de az eddigi vizsgálatok egyetlenegy esetben sem végződtek azzal az eredménnyel, hogy a baleset vagy gépsérülés — szeszes italok fogyasztása miatt következett volna be.

*

Karácsonyi számunkban megírtuk, hogy Buenos-Airesből *Juhász* Sándor a *Magyar Szárnyak* lelkes olvasója, ottani sportrepülő egyesületének szeretné megszerezni a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület *M 24-ének* műhelyrajzait, mert a gépet meg akarják építeni odakint. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnek továbbítottuk a kérést és most keresik a módokat, hogyan lehetne Juhászék kívánságát teljesíteni. A gép szerkesztése és megépítése óta ugyanis a gyártást illetően már néhány megállapodás jött létre, amelyeket az argentinai magyar sportrepülő kérésével *összhangba kell hozni.*

Harminc évvel ezelőtt is voltak úttörői a magyar repülőiparnak!!

Az alábbi levelet kaptuk:

Igen tisztelt Főszerkesztő Úr!

Érdekkel olvastam folyó év január 1-én megjelent becses lapjában, Varga József iparügyi miniszter úrnak »Az önálló magyar repülőipar megteremtésére« összehivandó ankét tárgyában tett nyilatkozatát.

Régi irataim rendezése között a mellékelt cikket találtam, mely harminc év előtt, az »Aviatiká«-ban közölve lett. Akkoriban a magyar Aero Club alelnöke voltam.

Felszólalásom, sajnos, hiába hangzott el a pusztában és harminc meddő évnek kellett elmulnia, míg az önálló magyar repülőipar mostan talán megszületik.

Igen tisztelt Főszerkesztő Úr, ne méltóztassék szerénytelenségnek minősiteni, amidőn régi cikkemet b. tudomására hozom, teszem ezt csak azért, hogy kimutassam, miszerint már harminc év előtt is voltak úttörők, akik a magyar aviatika iránt érdeklődtek és lelkesedtek.

Budapest, 1941 január 9.

Kiváló tisztelettel:

Zichy Béla Rezső
Bpest, Múzeum-u. 7.

A magyar repülőgép ipar

(Megjelent az „Aviatika" 1911 december 24.-i számában)

A »Magyar Automobil és Aviatikai Szemle« ezévi december hó 10-iki számában az 1910 és 1911. években a külföldről Magyarországba hozott automobilok összértékéről táblázatos kimutatás jelent meg, amely szerint az importált automobilok értéke közel 15 millió koronát képviselt.

Amíg egyrészt igen örvendetes az a jelenség, hogy az automobilizmus hazánkban is ilyen nagy arányban hódit tért, addig másrészt roppant elszomorítólag hat az a körülmény, hogy ezzel a hatalmas összeggel a külföldnek adózunk s azt gazdagitjuk.

A magyar automobilipar teljes elhanyagolása felett természetesen most már késői dolog volna a panaszkodás, tehetetlenségünk hosszabb tárgyalása és ezen nevetséges állapotot előidéző tényezők okolása. Ámde még nem késtünk el, hogy a lehető legenergikusabban lépjünk fel s tiltakozzunk a multban elkövetett hallatlan mulasztások esetleges ismétlődése ellen.

A földszínen, föld alatt, a vizen és viz alatt létesitett és világvárosokat, majd hatalmas ipari emporiumokat összekötő közlekedési útvonalakkal az emberiség nem elégedett meg, hanem lángelméi a levegő határtalan rétegeinek meghódítására is törekedtek, s megteremtették a repülőgépeket.

A jobbnál jobb aeroplánok szerkesztésében nagy államok versenyeznek egymással s óriási pénzáldozattal igyekszenek előmozditani gyárak és pilótaiskolák keletkezését s annak a repülőgépiparnak a megteremtését, amelynek jövője talán már rövid időn belül túl fogja szárnyalni még az úthoz kötött automobiliparnak eddigi bámulatos eredményeit és rekordjait.

Arányokban fejlődik és növekszik is. Aki az aviatika történeti és az utóbbi időknek fejleményeit csak némileg is figyelemmel kísérte s az eseményekről nem sajnált tudomást szerezni, állításomat az nem is tagadhatja. Ennek a repülőgépiparnak érdekében kell, hogy Magyarországon is azonnal történjenek üdvös intézkedések. Ez égetően sürgős, már csak azért is, mert félő, hogy ezen a téren szintén olyan sorsra jutunk, mint az automobilizmussal, amelynek nálunk számbavehető ipara nincs.

Ahhoz, hogy a kormány hazánkban az aeroplángyártást megindítsa, nem is kell sok munka, a kormánynak nem is okozhat sok fáradtságot. Méltóztassék csak mintául átvenni a francia, német vagy angol kormányok által kibocsátott propozíciókat s azokat a magyarországi viszonyokhoz megfelelően átalakitani, a feltételeken esetleg enyhiteni, a szubvenciókat arányosan megosztani s akkor feltétlenül fognak gyárak, vállalkozók és konstruktőrök jelentkezni, akik minden igyekvéssel azon lesznek, hogy az előírt követelményeknek megfeleljenek és magyar repülőgépeket szerkesszenek, gyártsanak, ezzel a hazai aeroplánipar további fejlesztésére az első jelentős lépés kétségkívül megtörténne.

Mintha csak hallanám azokat a megszokott ellenvetéseket, amelyek az automobilipar keletkezésének történetére emlékeztetnének, s amelyek a jelen esetben minden bizonnyal mint aktualitások fognak újból felszinre kerülni: »Minek nekünk aeroplánipar, amikor a külföldön is gyártanak kitűnő gépeket, a mieink pedig amúgy sem lesznek olyan jók, mint azok. Hozassunk inkább onnan!«

Az ilyen és ehhez hasonló ellenvetések, szofizmaszerű okoskodások ölik meg nálunk csirájában annak a lehetőségét, hogy haladjunk és idézik elő szomorú maradiságunkat.

Miért nem elégszik meg pl. Anglia mostan azzal, hogy a repülőgépek zöme Francia- és Németországban készült? Miért nem fedezi azoktól szükségleteit és miért igyekszik minden erejével a hazai gyártmányok jobbátételére, a nemzetközi versenyeken honi gépekkel való részvételre s az ország aeroplánszükségletének saját ipartelepeiről való fedezésére?

Azért, mert Anglia okult az automobilipar létrejöttekor elkövetett hanyagságán, amelyet ismeretes konzervatizmusa és lókedvelése miatt volt is oka később igen nagyon megbánni, mikor Francia- és Németország motoraival s ezek kellékeivel ezt a gazdag, de vámmentes szigetországot elárasztotta. A mulasztás helyrehozása, a külföldi gyártmányok kiszoritása az ország területéről és a gyarmatokból még most sem sikerült egészen s az ezen a téren elkésett akciója által előidézett általános előitéletet még ma sem heverte ki teljesen.

A külföldi behozatal mindenesetre egyszerűbbnek, kényelmesebbnek, sőt logikusnak tünhetik fel, ha pusztán csak a jelenre gondolunk és ismét megfeledkezünk arról, hogy a jövő a jelenen épül. Egy önmagát becsülni tudó országnak nem szabad máról holnapra való háztartást űzni. Századokkal tekintsen előre s fektesse le haladék nélkül egy olyan iparágnak alapkövét amely nemzetnek egykor óriási hasznot és a többi államokkal egyenlő rangot biztosit. Különben a nemtörődömségnek úgy, mint autóiparunk terén, Montenegróval fogunk egy színvonalon állani.

Feltétlenül megbocsáthatatlan bűnnek tartom azt, hogy egy civilizált ország teljesen elhanyagoljon olyan nagyjelentőségű iparágakat, amelyek honfiai százezreinek nyujthatnak megélhetést és adhatnak mindennapi kenyeret, s azt, mit otthon maga is könnyen előállíthat, milliók árán legyen kénytelen a külföldről beszerezni.

Ezek a motivumok bátorították a hazai repülőgépipar érdekében felszólalásra. A ma már köztudomásúlag páratlan fontosságú repülőgépipar jövőjéről, nem őserdőkben lakó bennszülötteknek felvilágositást nyujtani felesleges s ezért remélem, hogy soraim nem hiába látnak napvilágot s sikerül a magasabb körök figyelmét felhivni, hogy kellőképpen, teljes erejükből is mielőbb méltassák rendkívüli támogatásra még mostan, tehát csirájában azt a hatalmas eszközt, mellyel jövendő nemzedékeink a magyar ezredéves dicsőséget a fellegek honában is kell hogy hirdessék!

*

Örömmel tesszük közzé Zichy Béla Rezső gróf levelét és az 1911-ben az Aviatikában megjelent cikkét a Magyar Szárnyakban. Büszkén tekintünk vissza a multba a 30 éves cikk olvasásakor. A mulasztásokat akkor sem a szakemberreink s az arra hivatottak követték el, hanem áldatlan körülményeink voltak okozói visszamaradottságunknak. Köszönjük a Magyar Aero Club 30 év előtti nagyrabecsült elnökének visszaemlékezését és figyelmét.




REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGI POLITIKA

Ismét vitéz Kenese Valdemár a m. kir. honvéd légierők parancsnoka. A Kormányzó vitéz Háry László ezredest felmentette a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága alól és utódjául vitéz Kenese Waldemár altábornagyot nevezte ki. Vitéz Kenese altábornagy nem új ember a repülés élén. Egész életét a repülés szolgálatában töltötte és egyízben már viselte ezt a felelősségteljes tisztet. Amidőn a parancsnokságot másodízben is átvette, a nyugállományból tért vissza a tényleges szolgálatba.

✱

Pavolini olasz népnevelésügyi miniszter bevonult katonai szolgálatra a légierőkhöz, ahol, mint százados, az egyik bombázó alakulatnál kapott beosztást.

✱

Késik a főtárgyalás. Ismeretes, hogy a riomi állami törvényszék a vádlottak padjára ültette egyéb államvezetők mellett a régi francia rezsim légügyi minisztereit, sőt a francia repülőipar legfőbb vezetőit is. Az előzetes vizsgálat befejezéséről hivatalos közleményt adtak ki, a vádiratot is közölték már egy hónappal ezelőtt a vádlotakkal, azonban a főtárgylást a mai napig sem tűzték ki, ami a német sajtóban gyanakvást és elégedetlenséget keltett.

✱

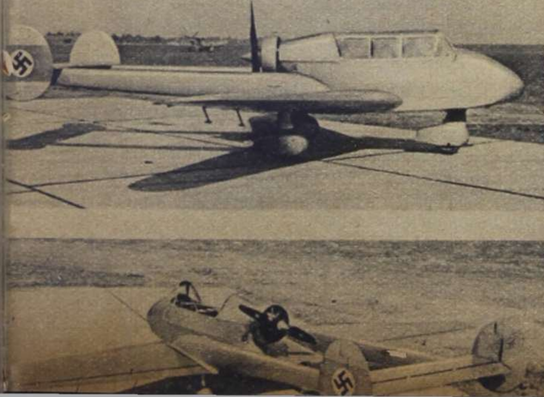
Trinidad és Antigua. Az angol kormány engedélyt adott az Egyesült Államoknak arra, hogy az aszfalttelepüléseiről ismert Trinidad és a Kis-Antillákhoz tartozó Antigua-szigetén légi és tengerészeti támaszpontokat létesítsenek. Az amerikaiak a két szigeten már megkezdték a támaszpontok építését.

✱

A Santa Lucián, a Kis-Antillák legnagyobb szigetén megkezdték az amerikai légi támaszpontok kiépítését.



A wienerneustadti repülőgépgyár új kisérleti repülőgépe





Olasz gyorsnaszádok

Sir Archibald Sinclair, Anglia légügyi minisztere Glasgowban tartott beszédében bejelentette, hogy ezidőszerint Németország bombázó századainak száma messze felülmúlja a brit bombázó századok számát, de a helyzet állandóan javul. Az angolok nagy működési sugarú és nagy teherbírású bombázóinak száma egyre szaporodik és azon reményének adott kifejezést, hogy a német és az angol hadiiparnak rövidesen sikerülni fog általuk érzékeny károkat okozni.

✱

Repülőhadiakadémia nyílik meg Angliában idősebb repülőtisztek számára.

✱

A Panama-csatorna védelme. Stomson, az Egyesült Államok hadügyminisztere az amerikai kormány nevében egyezményt kötött Nicaragua kormányával arranézve, hogy a Panamacsatorna hatályosabb védelme céljából az Egyesült Államoknak jogukban álljon a managuai repülőteret kibővíteni és korszerűvé tenni.

✱

A japán légierőket fejlesztik és korszerűsítik.

✱

A román légierők ujjászervezésével kapcsolatos kiadások fedezésére 522 millió lei rendkívüli hitelt bocsátottak a légügyi és tengerészeti államtitkárság rendelkezésére.

✱

A. Coningham és I. M. Robb angol tábornokokat repülő altáronagyokká nevezték ki.

✱

A szlovák légierők élén *Pulanic* tábornok áll.

✱

A szlovák parlament elfogadta a haderőn kívül repülőkiképzésről szóló törvényjavaslatot.

KATONAI REPÜLÉS

Braziliai repülők felderítő útjuk alkalmával tanui voltak, amint az »Australia« angol cirkáló elfogta és zsákmányul ejtette a »Mendoza« nevű francia gőzöst, amely a brit tengerzár áttörésére készülve, elhagyta a brazíliai felségjeleket.

✱

A Födközi-tenger vidékén megélénkült a légi tevékenység. Málta fölött 100 repülőgép jelent meg. A német repülők Egyiptom légterében is feltűntek és bombázták a Szuezi-csatorna környékét. Légiriadó volt a palesztinai Gazában, Jaffában, Tel-Avivban és Haifában.

Az angol RAF Rhodoszt, Szomáliát és Dernát bombázta.

✱

Alaptalan gyanusitás. A Reuter-iroda azzal gyanusítja a német hadvezetőséget, hogy vöröskeresztes repülőgépeket felderítési célra alkalmaz. A Reuter-közlemény szerint a Málta ellen intézett legutóbbi támadások előtt vöröskereszt jelzéssel ellátott német repülőgépek szálltak el nagy magasságban Málta fölött s ebből arra következtet, hogy bizonyára felderítési tevékenységet hajtottak végre eközben. A német sajtó ezt a vakmerő állítást szemenszedett valótlanságnak nyilvánítja és utal arra, hogy az angolok a háborúnak egy korábbi időszakában is megtették már, hogy a Csatorna fölött rálőttek vizi mentőszolgálatot teljesítő német repülőgépekre, holott azok igen gyakran kimentettek a tengerből a vízre leszállni kényszerült angol repülőket is.

✱

1180 órát tett ki Londonban az 1940-ben elrendelt légiriadók időtartama. Az adat angol forrásból származik.

Sir Arnold Wilson konzervatív képviselő a háború kitörésekor 56 éves kora ellenére, mint hadnagy önként bevonult

A Lufthansa 15 éves jubileumán Luz igazgató beszél



az angol légierőkhöz. Időközben alezredessé lépett elő. Decemberben repülőhalált halt.

*

John Hannah repülőőrmester a negyedik angol repülő, aki megkapta a legnagyobb angol kitüntetést: a Victoria-keresztet.

*

Indiából Angliába érkezett az első önkéntes repülőtiszti különítmény.

*

Amerika új repülőgépszállító hajóját: a Hornet-et december 14-én vízre bocsátották. Ez az Egyesült Államok hetedik repülőgépszállító hajója. Vízkiszorítása: 20.000 tonna; 88 repülőgép befogadására alkalmas. Költsége 31 millió dollár volt.

LÉGIFORGALOM

Szanfranciszkó (Kalifornia) és Auckland (Újzéland) között megnyílt a légiforgalom. A hálózat továbbfejlesztését is tervezik Sidney (Ausztrália) felé.

*

Kanada és az Egyesült Államok között a légijáratokat kibővítették.

*

Régebbi típusú, többmotoros forgalmi repülőgépeket vásárol Anglia az Egyesült Államokban a kanadai kiképző központok számára, ahol többmotoros repülőgépek vezetését oktatják rajtuk. Az ősz végén az angolok 16 darag kétmotoros DC—2 típusú gépet vásároltak össze Amerikában a különböző légiforgalmi társaságoktól, amelyek DC—3-akat szereznek be helyettük.

*

Az »Air Wibault 100«. A repülőgépeknek a vonattal szemben az a hátrányuk volt eddig, hogy a légi utas mozgási szabadságában sokkal inkább korlátozva volt, mint az expressvonat utasa. Rövidebb távolságnál — például Budapesttől Bécsig — ez a hátrány kevésbbé érvényesült, mint a több óráig tartó útnál, ahol az utasnak nehezére esett a helyhezkötöttség.

Ezen kíván segíteni az új francia konstrukció: az »Air Wibault 100«, amely a gazdaságosságot a legnagyobb kényelemmel akarja párosítani. Különösen a távolsági forgalomban kívánja segíteni az utasok kényelmét az új óriás személyszállító, ahol az utasok éjjel-nappal kénytelenek a repülőgépek tartózkodni. Ilyen esetekben az utasok tágasabb közös termekre, széles, kényelmes folyosókra vágynak, hogy ott minden nehézség nélkül végigsétálhassanak, ha megunták az ülést órákon át egy helyben.

A kérdés aerodynamikai és szerkezeti szempontból nem megoldhatatlan s így az utasszállító gépek belső berendezése és szerkezeti elosztása a gépszerkesztők fantáziája előtt tág teret nyit.

Ez a gondolat természetesen azokban az államokban merült fel elsősorban, ahol az állam érdekszférái nagy távolságokig elnyúltak s épp e távolságok időbeli rövidebb áthidalása volt a légiforgalom feladata. Természetes, hogy az ilyen vonalakon rendszeresített légiforgalom nemcsak személyszállításra, hanem poggyász-, csomag- és postaszállításra is be van rendezve és éppen a szállítandó cikkek különbözősége, összekapcsolva az utasok kényelmére irányuló törekvéssel, veti fel azokat a kérdéseket, amelyeket a korszerű utasszállító gép szerkesztőjének meg kell oldania.

Az »Air Wibault 100« típusú négymotoros, mélyfedelű törzsformájában a Junkers Ju 90-re emlékeztet. Belső berendezésében két emeletet találunk egymás fölött. A felső emeleten vannak elhelyezve az utasfülkék, a vezető helye, a mosdó és a zuhanyfürdő, míg az alsó fedélzeten két luxuskabin, az étterem, a bár, valamint a csomagtartó található.

Rövid távolságra 44 fő helyezhető el rajta kényelmesen, amennyiben a felső emeleten öt kabin van, egyenként 8 személy részére, azonkívül egy kabin 4 fő részére. 2000 km-en túl terjedő távolsági forgalomnál, amelyet a gép leszállás nélkül tesz meg. 26 fő részére szolgáltat a gép kényelmes elhelyezést, amikor a nyolcszemélyes ülőhellyel ellátott fülkék négyszemélyes fekvőhelyekre alakíthatók át.

A gép repülősúlya 28.500 kg. Terjedtséges: 34 m, hossza: 27 m, magassága: 6 m, a futószerkezet nyomtávolsága: 7.5 m. Legnagyobb sebessége négy darab, egyenként 1350 lóerős motorral 4000 m-en 397 km, négy darab, egyenként 1600 lóerős motorral pedig ugyanezen a magasságon 425 km. Utazó sebessége az első esetben 286, a második esetben 293 km.

Fizető súly 500 km-es távolságra: 7700—7900 kg, 1000 km távolságra: 6455—6854 kg, 2500 km távolságra: 2660—3765 kg.

*

Kopenhága és Bornholm között megnyílt az utas- és a postaszállító légiforgalom.

*

Szovjetoroszország a következő vonalakon bonyolít le légiforgalmat *Európában:* Moszkva—Berlin, Moszkva—Stockholm és Moszkva—Szófia között. *Ázsiában* pedig: Taschkent—Kabul (Afganisztán); Ulan—Ude—Ulan-Bator (Külső Mongólia) és Alma Ata—Urumtsi Hami között (Kína).

*

Tiszta nyereség: 6 millió dollár. Az amerikai légiforgalomban az 1940. üzletév kedvező eredménnyel zárult. A tiszta nyereség kb. 6 millió dollárra rúg, holott ugyanez 1939-ben 3.13 millió dollárt tett ki. Az üzemi bevételek összege 75 millió dollár volt az előző évi 55.9 millió dollárral szemben.

Legnagyobb eredményt érte el az American Air Lines, valamint az United Air Lines. Az American Air Lines tiszta nyeresége 2.23 millió dollár volt az előző évi 1.52 millió dollárral szemben és ennek megfelelően emelkedett a részvények osztaléka is 4.99 dollárról 6.15 dollárra.

*

A francia polgári légiforgalom élére d'Harcourt altábornagy került, aki azelőtt a vadászerők parancsnoka volt. Az Air France-nál is változások várhatók.

*

Az United Air Lines egy repülőgépe Chicago mellett szerencsétlenül járt. A baleset oka jegesedés volt. A jégkéreg a *7.5 cm vastagságot* is elérte. A repülőgépen tizenhárman voltak. Nyolcan életben maradtak.

*

A jugoszláv Aeroput, a román Lares, a norvég Det Norske Luftfartselskap és a holland KLM télen nem repül.

*

Az afgán kormány Kabulban korszerű légi kikötő felállítását tervezi.

REPÜLŐSPORT

A Grunau Baby II B típusú német vitorlázó gépen elhelyezett fékszárny a zuhanó sebességet 200 km-re csökkenti.

*

Helgoland-szigetén nagy vitorlázó repülés folyik. December végén az ezredik felszállásnál tartottak.

*

Amy Johnson, az ismertnevű angol pilótanő — amint ismeretes — néhány héttel ezelőtt repülőgépével a Themzébe zuhant, ahol halálát lelte, noha a szerencsétlenséget idejében észrevették és rögtön a segítségére siettek. A Petit Dauphinois azt a hírt kapta, hogy az eset számos körülményéből arra lehet következtetni, hogy nem véletlen baleset történt, hanem Amy Johnson maga kereste a halált.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Báthory István okl. gépészmérnök »Könnyűfémek a repülőgépépítésben« címmel az Országos Tiszti Kaszinóban vetített képekkel kísért előadást tartott. Az előadáson *vitéz dálnokfalvi Bartha Károly* m. kir. altábornagy, honvédelmi miniszter is megjelent.

*

Repülőgépgyártás Ausztráliában. Az ausztráliai repülőipar még a kezdet nehézségeivel küzd. 1939 tavaszán az angol kormány 400 darab Bristol »Beaufort«-típusú torpedóvető és bombázó gépet rendelt az ausztráliai repülőiparnál azzal a feltétellel, hogy a gépekhez szükséges Bristol »Taurus«-motorokat Angliából fogják szállítani.

A motorok szállításában fennakadás támadt, azonkívül megfelelő mennyiségű duraluminium sem állott Ausztráliában rendelkezésre. Ennek következtében a gyártási programot megváltoztatták. A Bristol-motorokat Pratt—Whitney Turin Wasp-motorokkal helyettesítik, amelyeket az Amerikából megvásárolt gyártási jog alapján Ausztráliában állítanak elő. A sárkányokhoz szükséges duraluminiumot az Egyesült Államokban szerzik be.

Az első Ausztráliában készült Beaufort-repülőgép előreláthatóan 1941 tavaszán emelkedik a levegőbe s az 1939-ben megrendelt 400 darab repülőgép 1942 közepénél hamarabb nem lesz készen.

Ezenkívül 811 darab egymotoros »Wirraway«-típusú gyakorló gép, 200 db »Wacket«-típusú gyakorlógép és 300 darab Tiger—Moth iskolagép áll Ausztráliában gyártás alatt. Az utóbbiakat a De Havilland-gyár ausztráliai leányvállalata gyártja, amelynek havi gyártási kapacitása 60 gép. A felsoroltakon kívül egy Ausztráliában szerkesztett könnyű bombázó és felderítő gép is épül az ausztráliai Commonwealth Aircraft-gyárban Pratt—Whitney-motorokkal.

A Daniel Guggenheim-érem. Amerikában az 1940. évi Guggenheim-érmet Glenn L. Martin repülőgépszerkesztőnek ítélték oda a »nagyteljesítményű repülőgépek fejlesztése és előállítása terén elért rendkívüli munkásságáért«. Az érmet 1941 jn. 28-án nyujtották át a repülőgépszerkesztőnek.



A Stukák a Földközi-tenger felett

Kanada alumíniumot, wolfrámércet, benzint és petróleumot vásárolt nagy tételekben az Egyesült Államokból. A bevásárolt nyersanyag nagy részére a kanadai repülőiparnak és repülőkiképző központoknak volt szüksége.

*

Jámbor óhajtás. Az Egyesült Államok tengerészeti minisztere, *Knox* ezredes, arról beszélt legutóbb a nyilvánosság előtt, hogy milyen következményekkel járna, ha az angol RAF ugyanolyan bombatámadásokat tudna intézni a német városok ellen, mint amilyen támadásokban most részük van az angoloknak a német bombázó repülőgépek támadása folytán.

*

Szabadléggömbbel 11.000 m magasságban. Fomin szovjetorosz kutató egy szabadléggömb kosarában 11.000 m magasságra szállott fel, hogy ott megfigyeléseket végezzen. Eddig 8000 m volt a legnagyobb magasság, ami *szabad kosárban elértek.* (Piccard gondolája zárt volt.) 9500 m-en mínusz 60 fokot mértek, míg feljebb kissé melegebb réteget találtak. 11.000 méteren mínusz 56 fokot mutatott a hőmérő. 15 percig tartózkodtak a sztratoszférában, ahol különböző megfigyeléseket végeztek. A sztratoszféra-repülés 2 óra 55 percig tartott, mialatt 250 km-nyire tolódtak el kiindulásuk helyétől.

*

Szabadalmi bejelentések Németországban. A német repülőgépszerkesztők szabadalmi bejelentéseinek száma 1938-ban 159, 1939-ben 201 és 1940-ben 250 volt.

Alaptőkeemelés a Daimler-Benznél. A Daimler-Benz Automobil- és Motorgyárban utoljára 1939 áprilisban volt alaptőkeemelés, amikor a 26 millió márka alaptőke 38,934.000 márkára nőtt. Ez a nagy német repülőmotorgyár most újból felemelte alaptőkéjét, ezúttal 50 millió márkára.

*

Ford ezentúl nemcsak repülőmotorokat, hanem repülőgépsárkány-alkatrészeket is gyárt. A kész alkatrészeket nem Fordnál, hanem az anyagyárakban szerelik össze repülőgépekké. Tehát Ford a sárkánygyártásban, mint árnyékgyár szerepel és az amerikai ipar valószínűleg Fordnak a tömeggyártás terén elért tapasztalatait kívánja felhasználni. Állítólag négymotoros bombázókat fognak gyártani az új árnyéküzemben.

A Douglas B—19, amely az amerikai Douglas-gyárban már hosszabb idő óta építés alatt áll, a világ legnagyobb bombázó repülőgépe lesz. A német »Flugsport« a következő adatokat közli a gépről: 4 motoros mélyfedelű. Terjedtsége 64 m. Repülősúlya: 63 tonna. Hasznos súlya: 25 tonna. Legnagyobb repülőtávolsága: 11.000 km. 4 Wright—Duplex—Cyclone motor hajtja egyenként 2000 lóerővel.



Angolok olasz fogságban

Sebességét egyéb tulajdonságai mellett elhanyagolták. Legnagyobb sebessége mindössze 320 km/ó.

*

A Junkers repülőgépek 25 éves jubileuma. 1915 december 12-én emelkedett a levegőbe az első, fémből készült Junkers repülőgép: a »J 1«. Motorja 120 lóerős volt és sebessége 170 km. A gépet Malinckrodt hadnagy vezette. A »J—1«-et a Deutsches Muzeum-ban állították ki Münchenben.

*

Hans Baur, Hitler vezér és kancellár pilótája néhány héttel ezelőtt ért el repülő pályafutásának 25 éves mérföldkövéhez. A Führer dedikált arcképével tüntette ki az érdemes repülőgépvezetőt.

*

1500 repülőmotor egy hónap al tt. Az amerikai General Motors tervet dolgozott ki, amelynek alapján reméli, hogy havonta 1500 darab repülőmotort és 200 bombázó gép összeállításához szükséges sárkányalkatrészt fog tudni gyártani.

A terv nem kivihetetlen, csak az a kérdés, hogy hány év mulva fog reá sor kerülni.

*

Fagázzal hajtott repülőgép. Érdekes kísérletet végeztek Milánóban december 16-án egy Breda 15-ös sportrepülőgéppel, amelynek 85 lóerős motorját faszénből előállított gázzal hajtották. A fagázzal hajtott repülőgép két órát töltött a levegőben és ezalatt 45 kg faszenet fogyasztott.

*

Új olasz bombázó gép. Német híradások szerint Olaszországban megkezdték egy új olasz bombázó gép: a Cant Z. 1008 sorozatgyártását. A gép adatait és teljesítményét a nyilvánossággal nem közölték. Gyártja: a Cantieri Riuniti dell'Adriatico Triesztben.

»Tomahawk«-ok Angliában. Az Egyesült államok naponta 8 db »Tomahawk«-típusú (más néven Curtiss P—40) vadászegyülésest állítanak elő. Valamenynyit átadják az angoloknak.

*

Egy új amerikai repülőgépgyár: a Manta Aircraft Corporation állítólag olyan vadászegyülésest szerkesztett, amelynek motorja a pilótaülése mögött van. A gépet nyomó légcsavar hajtja. Legnagyobb sebessége több mint 640 km, legnagyobb repülőtávolsága 5000 km (?) és fegyverzete több gépágyú. Az új vadászgép főleg a fő hajózási vonalak védelmére fog szolgálni.

*

Repülőmotorhiány Kanadában és Ausztráliában. A repülőmotorhiány a kanadai és az ausztráliai repülőgépsárkánygyárakban egyre jobban érezhető, úgyannyira, hogy a gyárak amerikai motorokkal próbálnak magukon segíteni.

*

Franciaország a háború kitörése után Amerikából Martin-bombázókat is rendelt. Amint utólag kiderült, ezeket a repülőgépeket az amerikai gyár 28 mérnökének felügyelete alatt az északafrikai Casablankában szerelték össze és innen repültek velük tovább a francia pilóták az anyaországba, Szíriába és egyéb francia gyarmatokra.

A Curtiss—Wright-gyár 1940 első kilenc hónapjában 12 millió dollár adót fizetett és 8 millió dollár tiszta hasznot mutatott ki. 1939 ugyanezen hónapjai alatt egymillió dollár adót fizettek és 4.5 millió dollár volt a tiszta nyereség. A gyár legutóbb három új leányvállalatot létesített.

*

Az olasz Breda-gyár alaptőkemelési tervekkel foglalkozik. Jelenleg 127 millió dollár az alaptőkéje.

SZÁRNYAS HŐSÖK

Regény, Irta: Száva Tibor

— Tudjuk, kérem... a gyár csökkenteni akarja az üzemet. Sokan már alig merik várni a szombatot, félnek, hogy az utolsó hetibért kapják... pedig, de várjuk azt a kis pénzt mindannyian...

— Remélem, maga nem terjeszti ezeket a híreket? — szól rá Csery szigorúan — még csak az kellene, hogy elkeserítsék az embereket...

— Levegőben van ez, Mérnök úr, kérem... mi is látjuk, hogy alig van munka... az ember néz, lát...

— Nézze, Kapás, valami fontos dologért hivattam. A gyár egyelőre abbahagyatta a versenygéppel kapcsolatos munkákat. Ez azt jelenti, hogy az, aki ezen a gépen dolgozna, nem írhatná be a munkalapjára az órákat. Mi a géppel szeretnénk indulni... de egy kis változtatásra lenne rajta szükség...

— Igazán, Mérnök úr, — csillan fel Kapás szeme — újra repülni fognak? Ha csak az lenne a baj, hogy azokat az órákat nem írhatjuk be, mi szívesen dolgozunk rajta ingyen... az egész D-műhely...

— Köszönöm Kapás a segítséget, — mondja Csery meghatottan — akkor azonnal hozzá fogunk. Mondja, ért maga a rádióhoz?

— Hogyne értenék hozzá, Mérnök úr. Öreg rádiós családból származom — jegyzi meg Kapás szerényen...

— Acél úrnak kísérőre lenne szüksége, ha a versenyen indulunk... és magára gondoltam... ért a géphez... a rádióhoz... — néz kutatóan Csery a mechanikus arcába — természetesen, ha meri vállalni — teszi hozzá.

— Ha Acél úr fel mer ülni a gépre, akkor Kapás István sem fél őt elkísérni — húzza ki magát büszkén.

— Szóval velem jönne — kérdezi Acél mosolyogva.

— Szívesen és nagyon örülök, hogy az urak engem választottak. Magam szerettem volna kérni, de rösteltem szólni eddig...

— Itt vannak a tervek, ezeket kell változtatni a gépen — nyujtja át a terveket Csery. — Maga menjen és gyüjtse össze a munkásokat én is azonnal ott leszek...

— Sok szerencsét a munkához, — búcsúzik Acél — én itt már felesleges vagyok...

— Te pedig piheni és ha teheted, látogass be, szeretném, ha itt lennél a változtatásoknál, — fog kezet Csery — jobban érzed magad a levegőben, ha itt jól átnézed a gépet...

— Majd csak megbarátkozunk, — nevet Acél — egy hét van még hátra a versenyig. Amíg oda repülök, folyton barátkozom vele, csak akarjon ő is barátkozni, — jegyzi meg mosolyogva — tegnap makacskodott, mint Éva, a feleségem szokott, de végül is az lett, amit én akartam...

— Ha otthon is úgy engedelmeskedik a feleséged, mint a gép tegnap, akkor nem is látszol ki a papucs alól — csipkelődik Csery.

— Könnyű neked, te még csak vőlegény vagy, ilyenkor nekem is nagy hangom volt azelőtt...

— Nevelni kell az asszonyt, akkor nincs semmi baj, majd meglátod, én... — fogadkozik Csery.

— Most a gépet neveld meg a versenyre, de rendesen, az kezdetnek biztató lesz... na, Isten veled... Te, nagy nevelő... aki nemsokára egészen kicsi lesz, — szól vissza az ajtóból Acél, kikerülve egy vonalzót — máskor jobban célozz!... — becsukja az ajtót.

*

A nemzetközi repülőverseny első napján a repülőtér minden tribünje zsúfolásig tele van. Az állóhelyek



közönsége tarka foltokban hullámzik. A nagytribün előtt hatalmas árbocokon a résztvevő nemzetek zászlói lengenek a gyenge szélben. Az árbocok közül az első három, a legmagasabbak, csupaszon állnak. Az eljövendő győztes nemzetek zászlói számára.

A nagytribün középső részén helyezkednek el a résztvevők hozzátartozói és a még sorra nem kerülő repülők, élénken társalogva, a várható eredményeket latolgatva.

Itt ülnek a magyarok is az egyik alsó páholyban. Csery mérnök, menyasszonya édesanyjával együtt ebben a pillanatban érkeznek.

— Már azt hittük, hogy végleg elvesztek — fogadják őket nagy örömmel.

— Már azt hittük, hogy sohasem találunk ide, — mosolyog az idős hölgy — Margit nélkül bizony ide nem találtam volna.

— A szerelem biztos iránytű, biztosan az vezette ide — tréfál Éva. — Feri már egészen oda volt, alig tudtuk megvigasztalni az urammal.

— Nagyon sajnálom, hogy nem találtuk itt, — mentegetőzik Margit — szerettünk volna elbúcsúzni tőle... de anyus olyan sokáig készült, hogy elkéstünk...

— Csak egy-két pillanatig volt itt — feleli Éva — és már ment is, az uram elég ideges lett, valami hiányzott a gépről...

— Már minden rendben van, — nyugtatja meg Csery — Kapás tett el valamit... de már megtalálták.

A megafón megszólal... A nemzetközi nagydíj összetett versenyének startjával kezdődik a mai repülőnap... ezeket a gépeket csak holnap látjuk viszont... ezalatt az idő alatt a legnehezebb feltételekkel kell megbírkózniuk. A közönséget a nap folyamán a felállított eredménytáblák fogják tájékoztatni a verseny állásáról. A második szám...

— Mondja, Feri — fordul Cseryhez a menyasszonya —, ott balról az az ezüstszürke gép, a Turul?

— Igen, Margitka, az a mi gépünk... és ott a bal szárny mellett, az a kis világosruhás alak Acél György, a pilóta... mellette a kékruhás a mechanikus. Itt mellettünk a páholyban, ez a fekete hajú asszonyka, Éva, a felesége...

*

A tömeg morajlik... most tolják az első gépet a starthelyre.

— Ez már az első feladat, — súgja Csery a társaságnak — attól a ponttól, ahol most áll, mérni fogják a felemelkedéséhez szükséges távolságot.

— Látják?... — mutat a téren húzott vörös vonalra — odáig kell felemelkednie a feltételek szerint. Ha előbb emelkedik fel, minden méter egy jó pontot jelent, ha pedig a vonalon túl emelkedik fel, egy rossz pontot jelent minden méterenként.

— Már indul... — mondja izgatottan Margit — hányadiknak jövünk mi — súgja Cserynek.

— Hatodiknak, — feleli Csery — de most figyeljen!!!

Nagy zúgással iramodik neki a szép sárga gép és még a vonal előtt a levegőbe emelkedik...

— Mennyi lehetett ez — kérdezik Éva és Margit egyszerre.

— A vonaltól innen becsülöm 20 méterre... nagyon jó volt... — érezni Csery hangján az izgalmat, ahogy felel.

A második gép is ott van már a start helyen. A közönség kezdi beleélni magát a verseny izgalmába.

Nagy tetszés mellett indul neki... nagy taps, legalább 8 méter-

rel volt jobb, mint az előző... Germánia... Germánia... zúg egy nagy tömeg az egyik tribünről. Apró zászlócskák lengenek a kezeikben.

— A németek drukkolnak és ugyancsak buzdítják a repülőt, nem kímélik a torkukat, — jegyzi meg Csery — minekünk négyünknek most nagyobbat kell kiáltani, mint ennek a legalább 1000 németnek a hangja.

Sorba emelkednek a gépek... most egy szenvedélyesebb tömeg kiállt!... Itália!... Itália... Az olasz gép majdnem ott emelkedik fel, ahol a német... nagy tetszés...

Megjelennek az első eredmények a táblákon... Germania 19 pont Itália 17... pont, Amerika 11 pont.

Már az ötödik emelkedik... a nagy csendben jól hallani a motor zúgását... nekilendül, nagyon hamar akar emelkedni... már-már kirobban a lelkesedés, de abban a pillanatban, jóval a vonalon túl, újra érintik a gép kerekei a földet.

— Most mi lesz — gyűri izgatottan a zsebkendőjét Éva, akire szemlátomást nagy hatással van a verseny.

— Ez már keveset számít, Évácska, — mondja furcsa rekedt hangon Csery — mert nézzen csak oda, ott a toronynál kétoldalt mérik a szöget is, amivel a gép emelkedik... nem elég csak a földről gyorsan ellendülni. Képzelje el úgy, mintha egy magas fallal körülvett udvarról emelkedne fel a gép. Az éri el a legjobb eredményt, aki a legrövidebb udvarról, a legmagasabb falat repüli át.

— Érdekes... Nézze, Feri, most jövünk mi. — Csery egy kis kezet érez, ami rákulcsolódik az ujjaira... megdobban a szíve... megszorítja menyasszonya kezét, úgy várják a zászló lendülését.

Furcsa gép áll a starthelyen. Széles szárnyafelületek, karcsú test. Innen messziről mégis kecsesnek mutat.

— Hasonlít a pillangóhoz egy kicsit, — súgja Margit Cserynek — csak a szárnyai keskenyebbek egy kicsit...

A közönség izgatott morajából érezni, hogy érdekli őket a furcsa repülőgép...

A gép dübörgése élesebbé válik... most nekiszalad... egy pillanatig visszafojtott csend... a levegőben van jóval előbb, mint a többi.

Elragadott éljen és taps, — Csery valami fátyolon keresztül hallja a zúgást. Arra eszmél, hogy úgy szorítják Margittal egymás kezét, hogy szinte fáj.

Hongrie 26... látja megjelenni az eredménytáblán a számot, az első menet a mienk! Kábulatban szótlanul nézi végig a többi gép indulását. Valami szorongó érzéssel a torkában az indulás pillanatában és vad örömmel, amikor egyik sem éri el a Turul teljesítményét.

— Hányan indulnak? — kérdi remegő hangon Margit.

— Kilencen, ez volt az utolsó, — sóhajt Csery hátradőlve székén — eddig mi vagyunk a legjobbak... egyelőre...

Körülöttük izgatottan vitatkoznak a szakemberek. Kizökkentette őket a kis nemzet sikere nyugalmukból.

— Ezek — hajol közelebb a társasághoz Csery — nem értik, hogyan lehet az, hogy más is történhet ezen a versenyen, mint az, amit ők kiszámítottak.

Boldogan nevetnek össze, mint az összeesküvők...

— Mikor hallunk újra hírt a gépekről, remélem, nem teszik próbára idegeinket? — érdeklődik Éva izgatottan.



— Az idegeinket nem, de a gépeket annál inkább — mondja Csery komolyan. — Ez a szakasz a magassági repülés, a legnagyobb terheléssel, itt is el kell érni egy kitűzött magasságot, annál jobb eredményt.

Kezdődik a műrepülés. A tömeg elcsendesedik, úgy figyeli a lélekzetelállító mutatványokat.

— Szabad erre a székre rátenni az ernyőmet, — fordul Évához Margit — remélem, nincs valami törékeny ebben a csomagban?

— Szent Isten, — fordul meg Éva ijedten — csak nem Gyuri hagyta itt az enni valót...

— De úgylátszik, — emeli fel Csery a csomagot — szegény Gyuri, csak a kávét vitte el magával.

— Ez nagy baj, — esik kétségbe Éva — most ennek én leszek az oka megint.

— Ne féltsen maga egy férfit, Évácska, ha evésről van szó, — mondja Csery, kezében latolgatva a csomagot — Gyuri az első állomáson bepótolja az elmulasztottakat. A repülés 4 óra hosszat tart, nem sokkal ebéd után érkezik.

— Megesszük?... Ezzel is segítünk Gyurinak, ne habozzunk hát, ha meggondolom, hogy ezzel is könnyebb a gép, egészen nyugodt leszek — bontogatja a csomagot Csery tréfálkozva.

— Jó napot kívánok... — köszön rájuk valaki magyarul, meglepve fordulnak meg.

— Szentandrási, — mutatkozik be egy magas fiatalember — kérem, ne vegyék tolakodásnak, de olyan jól esett magyar szót hallani ebben a nagy bábelben. Ujságíró vagyok, az otthoni lapok kiküldöttje...

— Foglaljon helyet — nyujt kezet Csery — és izguljon velünk. A menyasszonyom édesanyja, egyszóval anyósjelölt, a magyar gép pilótájának a felesége, a menyasszonyom — mutatja be Csery tréfásan a társaságot.

— Ez aztán a szimat — nevet a fiatalember. — Önöket keresem, szeretnék egy cikkre valót kivasalni a Turulról...

— Nem lesz szükség vasalásra... — nyugtatja meg Csery — szívesen beszélünk, de előbb várjuk meg az eredményeket...

— Annyira nem sürgős... várok, de nem sokáig... — nevet Szentandrási. — Tudják-e, hogy még egy magyar gép indul ezen a versenyen?

— Igazán? nem tudjuk... — mondják kórusban.

— En is csak most hallottam, nem tudok közelebbit, csak azt, hogy a holnapi régi gépek bemutatóján egy magyar gép is szerepel. Akarják látni a hölgyek, — fordul Évához — szívesen rendelkezésükre állok.

— Jaj! az nagyon jó lesz, már úgyis zúg a fejem a nagy dübörgéstől, menjünk le és nézzünk szét — örvendezik Éva.

— Mama, te vigyázol itt mindenre — kéri édesanyját Margit.

— Csak siessetek vissza, mert nagyon egyedül leszek nélkületek — egyezik bele Deményné.

Jókedvűen beszélgetve törnek utat a tömegen keresztül.

— Nem lenne jó, ha ennénk egy keveset, alaposan megéheztem, — indítványozza Csery — itt van Gyuri ebédje, ezt megennénk, egy-egy pohár sör... — csábítgatja a társaságot.

— Legjobb lenne a pilóták éttermébe menni, — segít Cserynek Szentandrási — ott hűvös van és most kevesen lesznek...

— Gyerünk... örülnek a hölgyek előre a hűvös étteremnek...

Szembe jön velük egy ezüstös hajú, fürge mozgású úr, aki a levegőben vakmerő mutatványokat végző műrepülőt figyeli.

Csery ránéz és majdnem sóbálvánnyá mered...

— Siessünk, — únszolja a társaságot — talán sokan lesznek, jó, ha hamar érünk oda...

— Sándor mérnök, — újong Éva — kedves Sándor, de jó, hogy itt van.

— Végem van, — sóhajtja Csery — nem tudott hallgatni a kis bolond...

— Sándor bátyám, bemutatom a menyasszonyomat — mondja kényszeredetten.

— Feri annyit mesélt a mérnök úrról, — szorítja meg Margit Bátory kezét melegen — elmondta, milyen szerencsés, hogy a mérnök úr keze alá került...

(Folyt. következik.)



ÜZEMI JELENTÉSEK

NOVEMBER

Magyar Pamutipar SC Sportrepülő Szakosztálya

Összes felszállások száma: 64.
Repült idő összesen: 23 perc 43 mp.

Zemplénvármegyei MOVERO

Összes felszállások száma: 22.
Repült idő összesen: 11 perc 59 mp.

DECEMBER

Központi Vit. Telep

Összes felszállások száma: 16.
Repült idő összesen: 24 óra 11 perc.

Gamma Sportrepülő Egyesület

»*A*« *vizsgát tett:* Heindl József (XII. 15.) 30" + 32". — »*C*« *vizsgát tett:* Takáts Pál (XII. 8.) 20 perc. — *Teljesítményrepülést végzett:* Horváth Tibor (XII. 29.) 5 óra 25 perc.

Összes felszállások száma: 74.

Repült idő összesen: 41 óra 58 perc 42 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők

Összes felszállások száma: 39.
Repült idő összesen: 45 perc 50 mp.

Soproni Cserkészrepülők

Összes felszállások száma: 41.
Repült idő összesen: 5 perc 56 mp.

Magyar Pamutipar SC Sportrepülő Szakosztálya

»*C*« *vizsgát tett:* Balogh Imre (XII. 8.) 16 perc.
Összes felszállások száma: 19.
Repült idő összesen: 2 óra 54 perc 16 mp.

MOVERO Budapest

»*A*« *vizsgát tettek:* Zaubek József (XII. 22.) 32" + 34" — Silye József (XII. 26.) 32" + 34". — »*B*« *vizsgát tett:* Szászfalvi Lajos (XII. 1.) 2' 08" + 4' 05" + 2' 02".
Összes felszállások száma: 128.
Repült idő összesen: 19 óra 04 perc 55 mp.

248. RMST. Vas Cserkészrepülők, Ózd
Üzemszünet.

BSZKRT SE Repülő Szakosztálya

»*A*« *vizsgát tett:* Kovács Zoltán (XII. 15.) 33" + 32". — »*C*« *vizsgát tettek:* Rákóczi Artúr (XII. 8.) 9 perc 12 mp — Majsa László (XII. 29.) 8 perc 36 mp.
Összes felszállások száma: 81.
Repült idő összesen: 1 óra 48 perc 25 mp.

BSE Levente IX.

Összes felszállások száma: 47.
Repült idő összesen: 5 óra 48 perc 17 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület

»*C* *vizsgát tettek:* Hidvégi József (XII. 8.) 17 perc 20 mp — Horváth Iván (XII. 8.) 8 p 30 mp — Turóczy Rudolf (XII. 22.) 20 p.
Összes felszállások száma: 35.
Repült idő összesen: 14 óra 15 perc 40 mp.

Zemplénvármegyei MOVERO Sárospatak

»*A*« *vizsgát tettek:* Sarkadi Antal (XII. 29.) 45" + 35" — Hegedüs József (I. 5.) 34" + 32" — Lendvay Dezső (I. 5.) 32" + 36". — »*B*« *vizsgát tettek:* Tóth János (I. 2.) 1' 05" + 1' 02" + 1' 06" — Frankó Endre (I. 2.) 1' 06" + 1' 04" + 1' 10" — Ablonczy Árpád (I. 3.) 1' 04" + 1' 02" + 1' 07" — Sarkady József (I. 3.) 1' 01" + 1' 06" + 1' 08".
Összes felszállások száma: 243.
Repült idő összesen: 2 óra 1 perc 29 mp.

A Beszkárt Sportrepülő Egyesület 1940. évi munkája

A BSzKRt sportrepülő szakosztálya az 1940. évben is az elmultakhoz hasonló — de talán még azt is túlszárnyaló — munkát végzett.

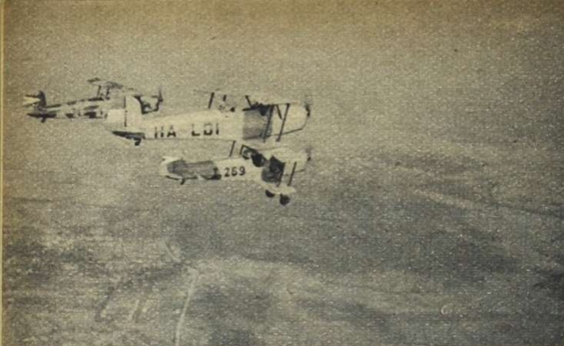
Az 1940. évben is résztvettek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap haderőn kívüli repülő előképzésében. Miután a budaörsi repülőtér, nagy igénybevétele miatt, már túlkicsinek bizonyult, a BSzKRt sportrepülő szakosztálya kapta feladatául a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Ferihegy-pusztán lévő repülőterének berendezését. Az ezerfelé ágazó munka igazán nagy körültekintést és hozzáértést kívánt, azonban a megejtett érdemi elbírálást, az illetékesek részéről csak dicséret követte.

A különleges helyzet miatt egyhónapi késéssel meginduló haderőn kívüli repülő kiképzésben 15 növendék és a légierők két orvosa vett részt. Elhelyezésük a repülőtéren lévő kastély épületben történt és miután a tervezett három hónap kiképzési idő helyett csak kettő állott rendelkezésre, erőltetett tempóban folyt a munka. Búgtak is a gépek napkeltétől gyakran szürkületig és a szorgos munkában csupán a jólműködő konyha hívó szava jelentett szünetet. A magyar légierők volt parancsnoka, *Renátó Romanini* olasz katonai attasé kíséretében látogatást tett a BSzKRt kiképző táborában. Megtekintették az elhelyezési körletet, a berendezést és őszinte csodálkozásuknak adtak kifejezést a tapasztalt rend, fegyelem és tisztaság felett, a növendékek repülőtudásáról pedig nagy elismeréssel nyilatkoztak.

A külpolitikai helyzet reánknézve kedvező alakulása folytán mód nyílott a lecsökkentett kiképzési idő felemelésére, ennek folytán pedig a növendékek műrepülésig való tökéletes kiképzésére. A növendékek kivétel nélkül el is érték ezt a kiképzési fokot és a budaörsi repülőtéren megtartott vizsgabemutatón végrehajtott feladatokra a honvédelmi miniszter úr elismerését fejezte ki. Hangsúlyozta, hogy a sportegyesületek — közöttük nem utolsó sorban a BSzKRt sportrepülő szakosztálya — igazán nagy nemzeti feladatot teljesített akkor, amikor a Hazának, éppen a legkomolyabb időkben, ilyen pompásan kiképzett pilótákat nevelnek. A kiképzés végén összeállított statisztikai kimutatásokból kitűnik, hogy a BSzKRt kiképzőkeret növendékei nemzetközi viszonylatban is csúcseredmény számba menő 60.2%-os átlagos kétkormányos felszállással lettek egyedülrepülők.

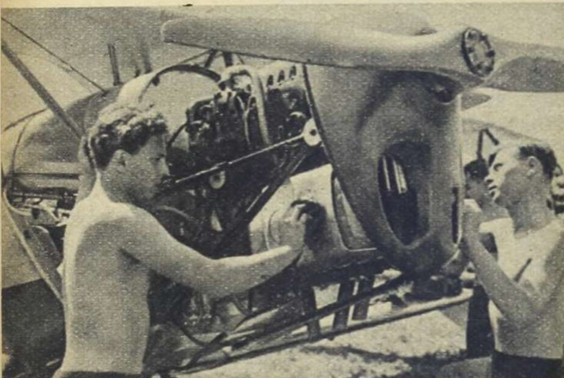
A kiképzés eredményéhez nagyban hozzájárult a kiképzés felügyelőjének hozzáértő, nagyvonalú irányítása.

Szeptember 27-én került sor arra, hogy a szakosztály bemutató keretében számoljon be a végzett munkáról és bemutassa a Ferihegy-pusztai repülőtéren úttörő tevékenységének eredményét és csúcsteljesítmény számba menő pilótakiképzését a BSzKRt igazgatóságának, vezérigazgatójának, a vállalat főtisztviselőinek, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap és a Magyar Aeró Szövetség



A BESzKRT kiképzőkeret raja a levegőben

kiküldötteinek. Az ünnepség keretében felsorakozott oktatók és növendékek előtt ellépett dr. Perczel György vezérigazgató, majd Kováts Sándor főoktató jelentése után Alemann Aladár, a szakosztály elnöke, üdvözölte a megjelenteket. Bemutatta a növendékek elhelyezési körletét, a tantermet, irodahelyiséget és konyhát, azután pedig a repülőtérre kalauzolta a megjelent vendégeket, ahol a növendékek gyakorlatban mutatták be, amit a kiképzés alatt tanultak. Dugóhúzók, orsók, bukfencek ejtették bámulatba nemcsak a vendégeket, hanem a megjelent szakembereket is. A növendé-



Gépápolás

kek repülése után Pintér József és Hambalkó Géza oktatók emelkedtek a magasba, hogy műrepülő mutatványaikkal szórakoztassák a megjelenteket. Ezután Kováts Sándor főoktató szállt fel, hogy a tőle megszokott bravúrral végezzen műrepülő mutatványokat s ezzel mutassa meg azt az utat, amely felé a növendékek is elindultak.

Befejezésül dr. Perczel György vezérigazgató fejezte ki elismerését a látottak felett.

Október 5-én, a visszatért Erdély sportrepülő egyesületeivel való érintkezés felvétele céljából, öt gép indult el Nagyvárad—Kolozsvár és Marosvásárhely repülőtereire, közöttük egy BSzKRt gép is, ,Kováts Sándor és Hambalkó Géza pilótákkal. A kiránduláson résztvevő öt gépet mindenhol osztatlan lelkesedéssel fogadták.

Október 16-án a BSzKRt sportrepülő szakosztálya 40 perces rádióműsor keretében adott ismertetőt a repülőtér egynapi munkájáról. A bevezetést Perczel György dr. vezérigazgató mondta, vázolva a szakosztály célját.

A műsor felölelte a napi munka minden részletét,, a repülőtől kezdve, a tantermen, a játékon, a szórakozáson, a dorgáláson keresztül egészen a dicséretig.

Befejezésül Kováts Sándor főoktató a rádió munkatársnőjével műrepülő feladatokat hajtott végre. A riporternő leszállás után a repülésben járatlanok szemüvegén nézve mondotta el élményeit s szólott a magyar anyákhoz. »Ehhez a sporthoz egész ember kell — mondta — és legyen büszke minden magyar anya, akinek fia a levegőben szolgálhatja hazáját.«

1. Az 1940. kiképzési évben végzett: a) felszállások száma 5261, b) felszállással ideje 875 óra 17 perc.

2. A kiképzett növendékek száma: a) a haderő részére 15 fő, b) légierőktől vezényelt orvos 2 fő,, c) sportrepülő 2 fő, összesen 19 fő.

3. Gyakorlatban tartottak száma: a) haderő részére 2 fő, b) sportrepülő 15 fő, összesen 17 fő.

4. Az 1940. évben felhasznált: a) repülőbenzin 22.303 kg, b) repülőolaj 375.30 kg, c) mosóbenzin 160 kg.

A szakosztály mótornélküli része is méltó helyet biztosított magának a mótornélküli repüléssel foglalkozó egyesületek között.

Az 1940. évben országos viszonylatban is szép eredménynek mondható két »D« vizsgával lett gazdagabb a szakosztály. Ezek közül az egyiket Pintér József, a másikat Kovách Aladár, vezető-oktató szerezte.

A mótornélküli repülés iránti nagy ér-



Kihallgatás a kiképzőkeretnél

deklődést mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az 1940. év folyamán 108 fő vett részt ténylegesen a repülőtéri munkában. A szakosztály mótornélküli tagjai az 1940. évben 1283 felszállást végeztek, 33 óra 13 perc alatt, aminek eredményeképpen 22 »A« — 12 »B« és 6 »C« vizsgát szereztek.

Külön elismerés hangján kell megemlékezni azonban, Alemann Aladárról, a szakosztály elnökéről, Kováts Sándor főoktatóról, a mótoros rész vezetőjéről, dr. Balló Alfrédről, a mótornélküli rész vezetőjéről, dr. Szilágyi András és Hambalkó Géza titkárokról, Szilas Tibor és



Az elhelyezési körletnél. Hálóterem

Pintér József mótoros oktatókról, Kovách Aladár, Makai Lajos és Bélteki Sándor mótornélküli oktatókról, valamint Csatáry Lajos főszerelő munkájáról, akik igazán nagy szorgalommal és hozzáértéssel vitték a BSzKRt sportrepülő szakosztályát és ezen keresztül a magyar sportrepülés ügyét előre.

Budapest, 1941 január 24.

Csörlőkocsikra és felszerelésükre, valamint a csörlőüzemben használatos motornélküli gépekre való előírás

– A m. kir. Légügyi Hivatal 100.610/1941. sz. rendelete –

1. Csörlő gépkocsi.

Csörlésre csakis a MAESz műszaki osztálya által felülvizsgált és a fenti célra alkalmasnak talált (alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott), lehetőleg sokhengeres, három liter űrtartalomnál nem kisebb motorral ellátott, teljesen üzembiztos gépjárművet szabad használni. Amennyiben a csörlőkocsi más célra is szolgál (személyszállító, teher-, mentőkocsi, stb.), erre vonatkozólag a MAESz műszaki osztályának külön jóváhagyása szükséges.

2. Kocsiszekrény.

Lehet tetszőleges, azzal a feltétellel, hogy a csörlőkezelő előre korlátlan, felfelé pedig legalább 50 fokos szög alatti kilátással rendelkezik.

A csörlőkezelő üléséből minden műszer könnyen áttekinthető és a vágókészülék kioldója gyorsan elérhető legyen.

A gázszabályozás csakis kézzel történhetik, lábpedállal való csörlés tehát tilos.

3. Műszerek.

Az alábbi műszerek használata kötelező:

a) A kábel átlagos befutósebességére kalibrált sebességmérő (km/óra).

b) Hűtővízhőmérő.

c) Szélsebességmérő, amely szükség esetén a kocsitól távolabb is használható.

d) Messzire hallható, 40 fokos szögben előre, felfelé irányított villanyduda (Klaxon).

4. Kábeldob.

A kábeldob lehet közvetlenül az egyik meghajtott kerékre, vagy külön dörzskerék meghajtású tengelyre szerelve. Forgási sebessége a gépkocsi közvetlen áttételének futósebességével egyezzék. A dob átmérőjénél tekintettel kell lenni a felcsörölt kábel által fokozódó átmérőre.

Amennyiben a kábeldob és a kábelvezérmű között a távolság 2 méternél kevesebb, terelőkészülék alkalmazása kötelező. A kábel a dob és a vezérmű között olymódon vezetendő, hogy kábelszakadás esetén a csörlőkezelőt sérülés ne érhesse (védőháló vagy lábdeszka alatti vezetés ajánlatos).

5. Kábelvezérmű és vágókészülék.

a) Csakis a MAESz műszaki osztálya által jóváhagyott kábelvezérmű (hengerszekrény) és vágókészülék használható.

A kábel vezetésére golyóscsapágyakon forgó, két függőleges és két vízszintes acélhenger szolgál. A hengerek átmérője 50 mm-nél kisebb nem lehet, felületüket üvegkeményre kell edzeni.

b) A négy henger által alkotott áteresztőnyílás mérete legalább 25×25 mm legyen. A csörlésközben befutó kábel először a vízszintes hengereken fut át.

c) A hengerszekrény a csörlőkocsi legelején olyanformán helyezendő el, hogy a be-, illetve kifutó kábel a kocsinak semilyen alkatrészét ne érintse. A kábel a vezérműházba oldalirányból is legalább 30 fokos szög alatt, akadálytalanul futhasson be. Ennél nagyobb eltéréssel csörölni tilos. A 30 fokot meghaladó szélirányváltozás esetén a csörlőkocsit a szélirányba kell átállítani. A hengerek könnyű pörgését állandóan ellenőrizni kell. A golyóscsapágyak kenésére zsírozók szolgálnak. A hengereket olajozni tilos.

d) A vágókészüléket a hengerszekrény hátulsó (a kábeldob felé eső) részén kell felszerelni. A vágó egy rögzített és egy mozgó acélkésből áll. A becsörölt kábel először a mozgó kés alatt fut el, úgy, hogy csörlés közben történő vágásnál a két kés a beálló surlódás által egymáshoz szoruljon. A mozgó kés beillesztése és vezetése kifogástalan módon, lazulás és oldaljáték kizárásával történjék. Nyitott vágókészüléknél a kábel a kések élét nem súrolhatja.

e) A vágókészülék kioldója a csörlőkezelő üléséből egyszerű kézmozdulattal legyen elérhető. A kioldó olymódon biztosítandó, hogy a vágót csakis a csörlőkezelő oldhassa ki s önkioldás (rezgés, ütődés vagy más ok miatt) ne fordulhasson elő. A kioldó fogantyúját piros színnel, feltűnően meg kell jelölni.

f) A vágókészülék ellenőrzése (kipróbálása) minden 1000 csörlés után kötelező. A próbáról a csörlőkocsi üzemkönyvében a felelős oktató aláírásával bejegyzést kell eszközölni.

Próbavágásnál a vágókészüléknek a csörlésre használt kábelből két darabot kell egyszerre, kifogástalanul elvágnia. Nyírás vagy szabdalás nem megengedett, az átvágásnak egyetlen mozdulattal kell megtörténnie.

Uj vágókészülékek első kipróbálásánál az alábbi két próbát kell megtartani:

a) A csörlésre használt kábel 3 darabjának kifogástalan elvágása a kábel nyugalmi állapotában.

b) Becsörölt, gépkocsival megterhelt kábel elvágása legalább 50 km-es csörlési sebesség mellett.

6. Vontatókábel.

a) Csörlésre csakis a MAESz műszaki osztálya által jóváhagyott, 3 mm-esnél nem kisebb átmérőjű kábelek használhatók.

Szakítási határ:

a) együléses gépeknél min. 550 kg, max. 750 kg;

b) kétüléses gépeknél min. 750 kg, max. 1000 kg;

c) kettőnél többüléses gépeknél a műszaki osztály külön jóváhagyása szerint.

b) Kábelszemek csakis előírásos kábelfonással és kábelszív betétellel készíthetők. Kábelszakadás vagy vágás esetén csakis kifogástalan kábelfonás alkalmazható. Összekötözés vagy hurokcsomózás átmenetileg is tilos.

c) A vontatókábel végét olyan zászlócskákkal kell ellátni, amelyek minden körülmények között és minden megvilágításnál jól láthatók. Legalább két zászlócska használata kötelező:

1. a vontatóhorogtól 2 m távolságra,
2. a vontatóhorogtól 20 m távolságra.

A legalább 20×50 cm méretű zászlócskákat az üzem folyamán beálló elhasználódásra való tekintettel ajánlatos állandóan ellenőrizni és szükség esetén megújítani. A zászlócskákat úgy kell a vontatókábelhez erősíteni, hogy azok el ne tolódhassanak (csavaros szorítóhüvellyel vagy a kábelen átfűzött karabéllyal). Zászlócskának a vontatógyűrűhöz vagy annak kapcsolószeméhez való erősítése, a horogban való elakadásának veszélye miatt, tilos.

A vontatógyűrű megvédése és a kábelvégnek magas fűben való könnyebb megtalálása érdekében ajánlatos a kábelvéget lószőrrel bélelt hármasszámú futballabdán átfűzni olymódon, hogy a leeső vontatógyűrű ne ütközhessék a földhöz. A zászlócskákat legcélszerűbb használt autótömlőkből kivágni.

d) Elasztikus betétek (sandow) beiktatása kiképzőüzemben tilos.

7. Jelzőzászlók.

A csörlőkocsi felszereléséhez legalább 2 jelzőzászló tartozik, 80×80 cm mérettben. A jelzőzászlók a körülményekhez képest minden megvilágításnál és mindenféle háttérnél jól láthatók legyenek. Nyáron tiszta fehér, télen vörös zászlót kell alkalmazni. Szükségnek megfelelően vörös-fehér zászlók is használhatók. A rúdnak a zászlóból kiálló része legalább 1 m legyen.

8. Csörlőkocsi lerögzítése és földelése.

A csörlőkocsit olymódon kell lerögzíteni, hogy csörlés közben el ne mozdulhasson. Hátsó kerékre szerelt kábeldob alkalmazása esetén az ellenkező oldal hátsó kerekét és a vezérmű felöli mellső kereket kell két fékbakkal lerögzíteni.

II.

1. Megcsörlésre csakis a MAESz műszaki osztálya által ilyen indítási módra alkalmasnak minősített motornélküli repülőgépek kerülhetnek.

2. Csörlésre engedélyezett motornélküli repülőgépek kizárólag a MAESz műszaki osztálya által jóváhagyott vontatóhoroggal és kioldóval láthatók el.

3. Az alábbi kioldók használhatók:

a) Rotter biztonsági kioldó,

b) »Esser-gyűrűs« kioldó,

c) Almássy letolós vontatóhorog.

Más típusú kioldókészülékek csakis a MAESz műszaki osztályának külön engedélyével használhatók.

Minden kioldókészülék vezetékét (huzalát) kizárólag mindkét végén szabályos fonással ellátott kormánykábelből szabad készíteni. Dróthuzal vagy zsinór alkalmazása tilos. A kioldó fogantyúját jól látható helyen és elérhető módon piros színnel megjelölve kell elhelyezni.

4. Minden csörlő-, illetve repülőgépvontatásra engedélyezett motornélküli repülőgépnél a vontatóhorgot (kioldó-




A KOLOZSVÁRI CSERKÉSZREPÜLŐK MEGRENDEZTÉK AZ ELSŐ REPÜLŐNAPOT

A kolozsvári cserkészrepülők január 16-án hivatalos helyiségükben ülést tartottak, amelyen az öregek, — amint Kolozsváron nevezik őket — az »*Öreg varjak*« jelentek meg. *Lőrinczy* Zoltán gimnáziumi tanár vezetésével.

A magyar repülés boldog percei voltak azok a szavak, amelyekben Lőrinczy tanár köszöntötte a résztvevő sportrepülőket. *Január 19-én, vasárnap repült fel Kolozsvár mellett az első magyar vitorlázógép,* gumistarttal lendítették a levegőbe a *Ha—2055-öt,* a kolozsvári cserkészrepülők első *Vöcsök* típusú gépét. Nagy ünnepe volt az újjáteremtődő kolozsvári sportrepülésnek, amikor a havas-jeges kolozsvári határ fölött először suhantak végig a *magyar szárnyak.*

Lőrinczy Zoltán, a kolozsvári cserkészrepülők elnöke, hivatalos elfoglaltsága miatt Tulogdy János tanár társát, a cserkészrepülők vezető tisztjét kérte fel az első repülőnap megnyitására.

Először Hye György gépészmérnök, oktató tartott rövid beszédet a fiúkhoz, buzdítva őket a komoly, szorgalmas és megfontolt munkára, mely nélkül eredményes munka elérése lehetetlen. Istennek áldását és segítségét kérte a megkezdődő munkához.

Utána Tulogdy János tanár, vezető tiszt, a következő beszédet intézte a csapathoz:

Kedves Cserkész Testvéreim!

Ebben az ünnepélyes pillanatban gondoljunk hálával a Magyar Aero Szövetség, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap és a Magyar Cserkészszövetség vezetőségeire, mindazokra, akiknek köszönhetjük céljaink beteljesedését.

Meginduló munkánkban vezérlő gondolatunk, jelmondatunk legyen: Isten nevében Hazánkért magyar akarattal, magyar kitartással a magyar levegőben — föl!

Jó munkát!

Szerencsés földreszállást!

A repülések befejezése után Lőrinczy Zoltán tanár, a csoport elnöke intézett beszédet a csoporthoz. Visszapillantott a multba és példának állította a fiatalság elé az öregebb tagokat, kik az elnyomatás idején titokban és a belső ellenségek tervszerű akadályozása ellenére magyaros kitartással, fiatalos lelkesedéssel, erkölcsi és anyagi javak feláldozásával dolgoztak és építették meg az első erdélyi magyar vitorlázó gépet és ők voltak az elsők, kik saját építésű gépükkel a levegőbe szálltak. Most, mikor a magyarok Istene elhozta a dicsőséges magyar hadsereg élén a felszabadulás zászlaját és felénk nyúlnak a testvéri segítő és útbaigazító karok, egy akarattal és egy elhatározással fogjunk hozzá újból a munkához. Komoly eredmények elérésével mutassuk meg mindazoknak, kik minket segítenek, hogy érdemesek vagyunk a segítségre és értékes munkásai vagyunk és maradunk a magyar jövendőnek és a magyar repülésnek.

Jó munkát!

(Folytatás a 26. oldalról.)

készüléket) és a belső kormányszervеket 15 mm² keresztmetszetű (4.5 átm.) vörösrézdróttal kell fémesen összekötni, nehogy esetleges elektromos töltések a pilóta testén keresztül találjanak a vontatókábelbe levezetést.

5. Ülésburkolattal ellátott motornélküli repülőgépeknél a burkolat (fedél) rögzítése csakis a MAESz műszaki osztálya által jóváhagyott kivitelben készülhet, olymódon, hogy a pilóta a burkolatot szükség esetén könnyen ledobhassa. Burkolatzárak (kilincsek) kinyitóját piros színnel kell feltűnővé tenni. Rosszul látható, nehezen kezelhető vagy olyan kilincsek, amelyek a fedél véletlen kinyílását lehetővé teszik, nem használhatók.

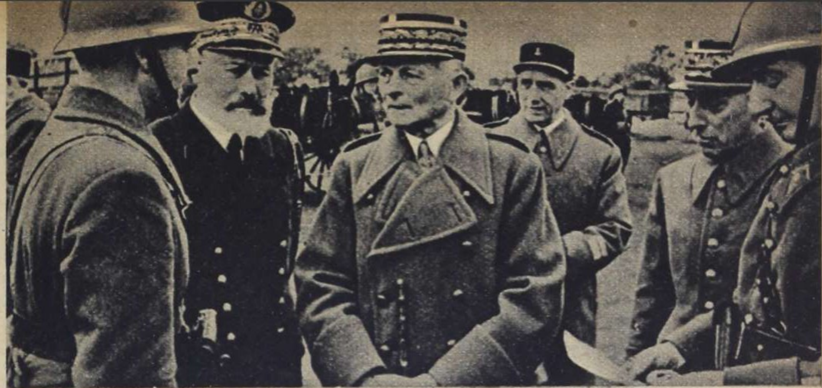
6. Csörlésre, illetve repülőgépvontatásra engedélyezett motornélküli repülőgépeknél a pilótaülés úgy képzendő ki, hogy a kioldókábel fogantyúját bármilyen termetű pilóta, szorosan becsatolt helyzetben is, rövid kézmozdulattal, könnyen elérhesse.

Ejtőernyővályuval ellátott pilótaüléseknél — olyan esetekben, mikor a pilóta ejtőernyő nélkül repül — a vályu mélyedése csakis megfelelő vastagságú hátpárnával tölthető ki. Erre a célra falemez alkalmazása tilos.

7. A vontatóhorog (kioldókészülék) olymódon építendő be, hogy a kábel belógás esetén, vagy a kioldás után a repülőgépnek semilyen alkatrészében meg ne akadhasson.



Angol repülő német fogságban



Weygand tábornok Tuniszban

KÉPES HÍRADÓ

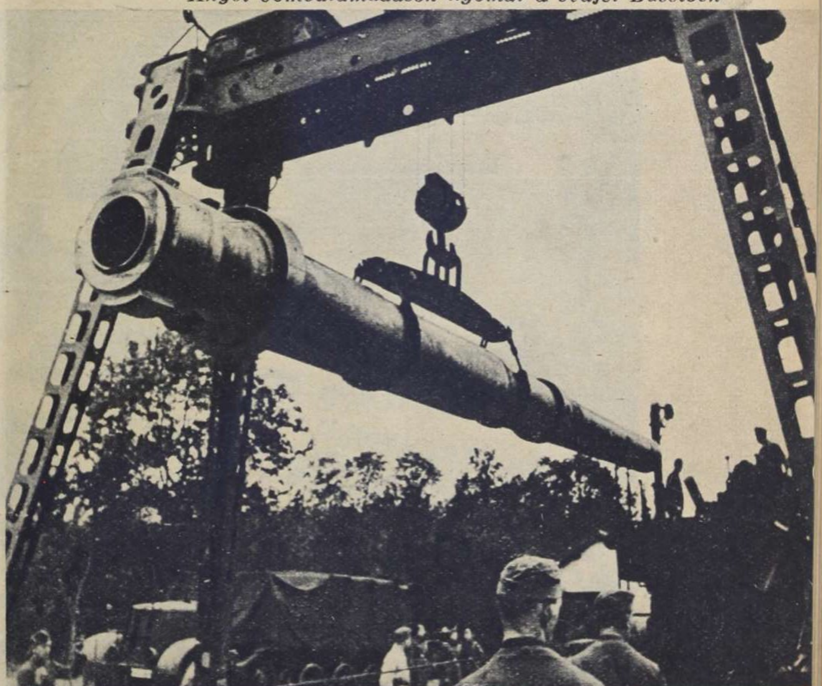




Angol bombatámadások nyomai a svájci Baselben



Goebbels dr. Oslóban a városparancsnok táraságában



Német nehéz mozsarakat állásokba visznek

Az olasz frontkatonák az ajándékokat az első vonalban is megkapják



Az olasz tengeri erők szakadatlan harcban állanak angol hadihajókkal



A BEREPÜLŐ

Berepülőnek azt a pilótát nevezzük, aki először repül a gyárból kikerülő repülőgéptípussal, hogy megállapítsa, képes-e a gép a tervek és számítások alapján várt teljesítményekre. A nagyközönség elképzelésére a berepülők hivatásáról még nagyon gyakran homályos és téves. Ennek tisztázására tudni kell, hogy a berepülő pilótának felelősségteljes beosztásában végtelenül lelkiismeretes és gondos munkát kell végeznie. Így érthető, hogy a romantikusnak vélt berepülői hivatásra, messze, az átlagon felüli tudással és képességgel rendelkező pilóták közül is csak a különlegesen erős idegzettel bírók felelnek meg. A berepülő pilóta esetleges téves megítélése rendkívüli költségkiadással járhat, eltekintve az egyéb okozatoktól. Hogy mire képes egy jó berepülő pilóta — teljesen megfelelő műszaki felkészültségű üzemmel a háta mögött — azt a német és az amerikai példák világosan mutatják.

Gyakran összetévesztik a »berepülő« és »gyári pilóta« munkáját, habár kettőjük feladata teljesen különböző. Az ifjú titánok szokták még magukat e jelzővel kiemelni az átlag-pilóták számos családjából, midőn egyszerű motorcsere után a gépet berepülik. Bár kétségtelen, hogy a legtöbb esetben át is érzik mindazokat az aggályokat, mint amilyen emóciókat a valódi berepülő is érez — s ezzel növelik a fogalom körüli tájékozatlanságot. A gyári pilóták munkája többé-kevésbé sablonos munka. Rátermettségük sok költséget takarít meg a gyárnak. Hazánkban, ahol a repülőgépgyártás még gyermekcipőben jár, rendszerint a két személy munkája össze van vonva, hiszen új típusok szerkesztésére, valamint azok továbbfejlesztésére ritkán adódik alkalom. Talán ezzel a jelzővel példaként *Bánhidyt* tudnám megnevezni a kevesek közül, mert ő mint a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület berepülője, tényleg berepült (konstruált is!) oly repülőgépeket, melyeket itthon szerkesztettek és gyártottak.

A berepülő munkája a repülőgép keletkezésével egyidejűleg kezdődik, már a tervező irodájában és műhelyében. Tanácsát új modelleknél már a tervezéseknél kikérik. A berepülő gazdag tapasztalatai alapján, gyakran értékes útmutatással tud szolgálni a tervezőnek. Ezenkívül ott kell lennie az egyes részleteket gyártó műhelyekben és szerelőcsarnokokban egyaránt, hiszen az új gép repülőtulajdonságait repülései alkalmával megítélni, a hibákat azonnal észrevenni és azok okát kimutatni csak akkor képes, ha a gép felépítésének legapróbb részleteit is ismeri.

Ezekután még el kell oszlatni azt a hiedelmet is, hogy a repülőcsarnokból kikerülő új gép, csak a jószerencsésen bízva, indul első útjára. A berepülő az új gépbe, csak a gyári mérnök és a hatósági közegek alapos és lelkiismeretes vizsgálata, ellenőrzése után száll be. Mindkét ellenőrzésnél, — úgy a gyári, mint hatóságinál — a tervezőkkel és szerelőkkel együtt vizsgálja meg a sárkányt, a motorok legapróbb részecskéit, a merevítőhuzalok kellő merevségét, kormány, futóművek, légcsavar alkatrészeit és minden egyéb géprészt. Ha ezután a gépnél, mégis valamilyen szerkesztési hiba mutatkozik, úgy azért már bizonyos felelősséggel tartozik, mert technikai képessége, kiváló felkészültsége és nagy tapasztalatai alapján már az ellenőrző vizsgálatnál fel kell ismernie azokat, s míg az összes hi-

bák nincsenek kiküszöbölve, addig nem szabad a gépet berepülésre átvennie.

A gyakorlat azonban az, hogy egészen kivételes, ritka esetektől eltekintve, a második vizsgálatnál, tehát még a repülés előtt a legkisebb hiba is előtünik. Sorozatgyártásnál pedig majdnem kizárt dolog a hibák rejtvemaradása.

A gép céljának megfelelő tervezése és repülőtulajdonságainak pontos számítások alapján történt megállapítása szabja meg a berepülőnek, hogy milyen teljesítményt kívánhat az új konstrukciótól. Az első rövidebb és a második hosszabb ideig tartó repülés után, a harmadik felszállásnál már műrepülési szempontból is igyekszik mindent kivenni a gépből, hogy annak csúcsteljesítménye megállapítható legyen. Ilyenkor a műrepülésen kívül, a kedvezőbb feltételek mellett való vezetés (súlypont eltolódás) a legmagasabb követkézményék elé állítják a berepülő lélekjelenlétét és repülőkészségét. Zuhanórepülés végzésekor nemcsak a gépet kell nagy gonddal figyelnie, s a zuhanási időt mérnie, de észrevételeit a térdére csatolt tömbre jegyeznie is kell. Az előírt dugóhuzóvizsgálatnál 10-szer kell a gépnek saját tengelye körül megfordulnia és azt követőleg, legfeljebb két forduló után normális helyzetbe kerülnie. Természetesen ezeket az időket is mérnie kell, sőt a többi órák és műszerek állását is jegyeznie kell. Látnivaló tehát, hogy ezen többirányú fokozott tevékenység végrehajtása a vele szemben támasztott nagy igényeket teljesen igazolja.

Mikor a berepülő azt jelenti, hogy a gép teljesen rendben van, hivatalos utóvizsgálatnak vetik azt alá műszaki és repülőtechnikai szempontból és ha csak minden követelménynek teljesen megfelel, nyilvánítja a hatóság a repülőgépet a tervezett célra alkalmasnak, s ennek igazolására bizonyítványt is állít ki.

Uj gépek tervezése, mely gyakran hónapokig, sőt évekig tarthat, még nehezebb feladattá válik, ha a típust valamilyen különleges feladat elvégzésére kell megépíteni. Ilyenféle gépeknél, majdnem minden próbarepülés után eszközölnek valamiféle változtatást. Hol a törzs hosszú, hol a kormányon kell igazítani vagy a súlypontot áthelyezni. Minden repülés után a gép visszakerül a műhelybe, majd az elvégzett javítás után ismét a repülőtérre, ahol a berepülő fáradhatatlanul végzi gyakorlati kísérleteit. Sokszor egészen elenyésző apróság a változtatás, mégis annak kihatásai igen nagyok lehetnek. Amikor a gépet már sorozatban gyártják, megbizhatóságának, biztonságának és teljesítőképességének mintaszerűnek kell lennie. Az így kikisérletezett minta után gyártott többi gépek berepülése, már a gyári pilótát terhelik. A berepülő munkája tehát már befejeződött, azonban a felelősség oroszlánrészét továbbra is viseli azokért az emberekért, akik az ő tapasztalata és tanácsai alapján kialakult repülőgépbe ülnek.

Ezzel röviden vázoltuk a berepülő munkáját és némi tájékoztatást nyujtottunk az új gép születéséről és szaporodásáról, a sorozatos gyártás eredménye azonban mindig az azokon munkálkodó egyének képességein és az előállító üzemek szervezettségén és céltudatuk munkáján mulik.



AZ IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJÚSÁGI MELLÉKLETE

A sebességi model

A legfiatalabb, de a modelversenyeken egyre nagyobb szerepet játszó géptípus a sebességi-gép.

Alig pár éve, hogy első komoly képviselője megjelent a versenyeken, de azóta a rövid idő alatt is mindnagyobb népszerűségre tett szert. Természetes is, hogy modelezőink szívesen foglalkoznak ezzel a géptípussal, mert a tervezése nagyobb tudást kíván és képviseli azt, ami a repülésre legjellemzőbb: a sebességet.

Milyen általános elvek azok, amiket be kell tartanunk a tervezésnél, az építésnél, hogy a gép tényleg »sebességi« legyen? Hol vannak lehetőségek, amiknek tervszerű kihasználása a versenyen meghozza a sikert?

A nagy sebesség elérésére két mód áll általában rendelkezésre és ennek a kettőnek a kombinációja; első az erősebb motor, második az aerodynamikai kutatások végsőkig menő kihasználása.

Az erősebb motor elve a modelépítésben csak erősen korlátok közé szorítva érvényesülhet. A másik megoldásra azonban megvan a lehetőség, itt nagyon sokat tanulhatunk még a korszerű nagygépek vonalvezetéséből.

A tanulásnak azonban nem szabad az utánzásig fajulni, a nagy gépeken látható megoldásokat ki kell értékelni a modelek számára. Az olajhűtő, a pilótaülés stb. burkolata nagyon jól hat ugyan a modelen is, de ellenállást ad és a teljesítményt csökkenti.

Sebességi-gépnél csak egy szempont van; a sebesség. Bizonyos megszorítások közt ennek kell alárendelni mindent.

A típus.

A ma már tisztázott áramlásviszonyok és az ebből levont tanulságok, amiket a gyakorlat is megerősít, alapján az »S«-gép (vezessük be a továbbiakban ezt a jelzést a sebességi-gép számára) mindig egyfedelű. Az egyfedelűeknél szokásos szárnyelrendezések között határozott előnyben van a mélyfedelű. Különösen, ha gyengén megtört szárnyat alkalmazunk. (Stuka-szárny.) Ennek építése ugyan valamivel több munkát kíván, de az egyszerű V-formájú szárny mélyfedelű elrendezésben lényegesen nagyobb ellenállást ad. Gyakorlatilag egyértékű vele a vállfedelű elrendezés. Modelépítésnél azonban hátrányai vannak, a legritkább esetben szoktunk behúzható futóművet alkalmazni, a vállfedelűnél magasabbra került hordfelület miatt, a futószerkezet méretei, súlya és ellenállása nagyobb lesz, mint a mélyfedelűnél. A megtört szárny alkalmazása itt is előnyös, de a törés ellenkező értelmű, mint a Stukánál. (Sirályszárny.)

A törzs.

A model törzse legyen a lehető legegyszerűbb. Modelnél megvan a lehetőség sokkal inkább, mint a nagy gépeknél, hogy a törzsforma megközelítse a legkisebb ellenállást mutató cseppformát. Ne tűrjünk meg rajta semmiféle fölösleges sallangot, a forma minél egyszerűbb, annál inkább biztosítja a kis ellenállást.

A hordfelület.

Egyik legjellemzőbb adata és a repülési tulajdonságokat legjobban befolyásoló tényezője a profil. »S«-gépnél ez ha nem is szimmetrikus, de mindkét oldalán domború, nem túlvastag profil legyen. (Gött. 676.)

Formára modeleknél is legjobban bevált a trapezalakú szárny. A szárnyvégek nem szögletesek, hanem jól bekerekítettek, a külsőprofilok állásszöge feltétlenül csökkenjen. A végek felé a tiszta szimmetrikus profil alkalmazása még akkor is előnyös, ha a szárnytőnél más profilt alkalmazunk.

A szimmetrikus vagy ahhoz közelálló profil alkalmazása a kis ellenálláson kívül más előnnyel is jár. Ezek a profilok a rendesnél kisebb kormányfelületeket kívánnak, amivel a káros ellenállás további kisebbedése jár (a sebesség nő).

Oldalviszony.

A nagyobb oldalviszony bizonyos határok között itt is előny, de nem olyan mértékben, mint a többi gépeknél, »S«-gépnél, ha csak egyéb okok nem kényszerítenék nagyobb oldalviszony alkalmazására, ne menjünk 1:8 fölé.

Kormányfelületek.

A kormányfelületeknek egy modelnél már olyan kis méretei vannak, hogy a profilozásuk eredménye csaknem illúzórikus. De ez a csaknem, egyúttal azt is jelenti, hogy ha minden lehetőséget meg akarunk ragadni a tökéletesség megközelítéséhez, ezt is érdemes vékony szimmetrikus profillal építeni, a tulajdonságain feltétlenül javít, ha az gondosan készül és tényleg »profilozva« van.

»S«-gépnél a kormányfelületek nagyságát feltétlenül ki kell kísérletezni. Eddigi modelező tapasztalataink a nagyobb sebesség miatt itt nem érvényesek. A gép jóval kisebb felületekkel is satbilan fog repülni. A kormányfelületek a stabilitás által megkívánt mértékig való csökkentése ellenállás szempontjából ismét nyereség.

Felületi-terhelés.

Ha visszaemlékszünk a régebbi versenyek »madaraira«, látjuk, hogy akkoriban szenzációnak számító ritkaság volt a 1 dkgr/dm² felületi terhelés.

»S«-gépnek ez kevés. Ilyen felületi terhelésre méretezve a gépet, oly nagy viszonylagos hordfelületet kapunk, hogy a gép talán nagyon szépen fog repülni, de versenyszerű sebességet nem érünk el vele.

Az alsó határt felvehetjük 2:5 dkgr-nak. A felsőt? — Nos, az előzőnél gyorsabb gép építésének részben itt van a titka. Ez a tervező adottságaitól, tudásától és bizonyos mértékben a merészségétől is függ. Előnyös felmenni a rendelkezésre álló eszközökkel kivitelezhető legmagasabbra.

A végtelenségig itt sem mehetünk. (Elérünk egy határt, amikor az adott vonóerővel már nem tud lebegésben maradni a gép.)

A légcsavar.

»S«-gépnél ne alkalmazzunk szélesszárnyú, esetleg kettőnél többszárnyú légcsavart. A szárnyak száma kettő, a normállégcsavarénál valamivel keskenyebb, profilozása sehol sem túlvastag, a csúcsok felé pedig az anyag által megengedett határokon belül a maximumig el kell vékonyítani.

Emelkedése általában annál nagyobb, minél nagyobb sebességű géphez készül. Itt sem eshetünk túlzásba, az emelkedés nagysága maximum 1·7 D. Ha az átmérőt jelöljük D-vel.

Már ez az érték is szélsőséges, a csavar csak akkor húz, ha megvan a tengelyirányú relatív sebessége... Startoltatásnál vigyázni kell az ilyen csavarral, mert még ha a gyors repülés alatt kifogástalanul működik is, ha kis sebességgel startoltatunk, előfordul, hogy a nagy emelkedésű csavar képtelen annyi vonóerőt leadni, hogy a gépet lebegésben tartsa. Ilyenkor igyekezni kell még a nagysebességű gépet is a rendes repülősebességével indítani.

Kidolgozás.

Ujat itt mondani nem lehet, de az »S«-gépekre sokkal fokozottabban áll minden, amit a modelek kidolgozásával kapcsolatban tudunk. A nagyobb sebesség miatt sokkal jelentősebb szerepe lesz a súrlódási ellenállásnak. Tehát mindent a leggondosabban eldolgozni, legömbölyíteni. Éles sarkokat, peremeket sehol sem szabad alkalmazni. A felületeket a leggondosabban simítsuk és lakkozzuk.

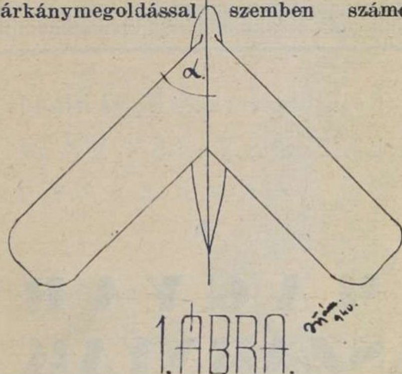
Pár futólagos tanács csak, de éppen ezért, ha eredményt akarunk, erről egyről sem szabad megfeledkezni. Ezeknek az elveknek gyakorlati alkalmazását fogjuk látni legközelebb, amikor egy egész új elgondolású nagyteljesítményű »S«-gépet fogunk ismertetni.

Szabó József

A faroknélküli model

A faroknélküli elgondolással különösen az 1930—35 közötti időkben foglalkoztak a német és nyomukban a többi aerodinamikai intézetek, habár az ilyen irányú elgondolás nyomait már a repülés őskorában megtaláljuk. Az akkoriban még tisztázatlan aerodinamikai viszonyok azonban megakadályozták a kezdetben igen szép eredményekkel biztató típus elterjedését.

A légmozgástani kutatások azután egy évtizeddel ezelőtt ismét foglalkozni kezdtek a dologgal és tisztázták ennek a típusnak úgy áramlási, mint stabilitásviszonyait. A kutatások az eddigi sárkánymegoldással szemben számos előnyt mutattak, ezeknek kihasználása az időközben egyre erősödő háborús készülődés miatt lehetetlenné vált.



Nézzük a megoldást a mi, tehát a modelépítés szempontjából.

A repülőgépnek egyetlen főrésze van, ami kizárólag a levegőbenmaradást szolgálja: a szárny. A többi: a törzs, a futószerkezet, a farokfelület csak szükséges (?), de káros ellenállás. Az ideális repülősárkány tehát csak egy szárny. Bizonyos profil mellett a szárny repülőtulajdonságainak van egy elérhető maximuma. Ezt a járulékos részek, mint törzs stb. csak rontják, miután a káros ellenállást növelik.

A normál sárkány legelemibb tulajdonságait ismerve is tudjuk, hogy a felület a levegőben nem stabil, önmagában repülésre nem alkalmas, feltétlenül szükség van a stabilizáló felületekre (farokfelületek).

A faroknélküli megoldás sem lehet tehát stabil, csak akkor, ha ezen feltételek megvannak. Ezt el is érhetjük már többé-kevésbbé, egyszerűen a szárnyvégek hátrahúzásával (nyílforma). 1. ábra. Ez önmagában még nem kielégítő megoldás, a stabilitást növelhetjük az a-szög csökkentésével, de ezzel rontjuk egyúttal az aerodinamikai tulajdonságait.

Ha azonban a szárnyhoz megfelelő profilcsaládot választunk, az a-szög megfelelően nagy lehet, így a szárny jó aerodinamikai tulajdonságai nem csökkennek, a stabilitás nemcsak kielégítően jó, de a gép kevésbbé hajlamos a túlhúzásra, mint a normál sárkánymegoldás. Ilyen elgondolás alapján készült Köhl kapitány gépe, ahol a szárny hátsó éle már törésmentes volt (a = 90°) és a gép hihetetlen kis teljesítményszükséglet mellett feltűnő jó repülőtulajdonságokat mutatott. Stabilitására és kormányozhatóságára jellemző, hogy műrepülésre is alkalmas volt.

Mint hasznosíthatunk ezekből a kísérletekből a modelépítésnél?

A gumimótoros modeleknél, miután a mótor sajátos tulajdonságainál fogva a vonóerő növelésével általában a teljesítményt nem növelhetjük, itt éppúgy, mint a vitorlázómodeleknél csak a sárkány korszerűsítése jöhet számba.

A faroknélküli megoldásnál a törzs viszonyítva a normálmegoldáshoz, feltűnően rövid. A FAI. kiírás a törzshossz és a homlokfelület arányát szabályozza. Miután a törzshossz itt alig a harmada (2. ábra) a szokott megoldásnak, a homlokfelület még a kiírás határain belül is lényegesen kisebb. A kisméretű modeljeinknél a változott Reynold-számok miatt mások az ellenállásviszonyok, mint a nagy gépnél és úgy a felületi (súrolódási) ellenállás, viszonyítva a formaellenálláshoz, lényegesen nagyobb. A kis törzsnél ez az ellenállás is megfelelően kisebb, így a FAI kiírás szerint szerkesztett »faroknélküli« ellenállása kisebb a kiírás szemmeltartásával készült normálsárkányénál. Ami azonnal jelentkezik is úgy a sebesség növekedésénél, mint a siklószög feltűnő javulásánál. A merülősebesség javulásával kapcsolatban csökken a teljesítményszükséglet. Ez mit jelent? Ugyanolyan mótor mellett: nagyobb sebességet, jobb emelkedőképességet, vagy nagyobb távolságot, hoszszabb röpidőt.

A típus tehát megérdemli a vele való foglalkozást még akkor is, ha a gumimótor beszerelése szokatlan és új elgondolást kíván.

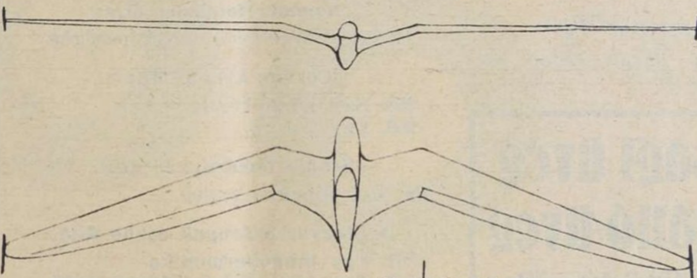
Ahhoz, hogy a gép megfelelő beállítását elérjük, mind a három tengely körül természetesen meg kell lenni mind a három kormányfelületnek, csak némileg egyszerűsítve. A csűrőlapok a szokott helyen vannak, de a beállítás szerint egyúttal ezek végzik a magassági kormány feladatát is. Az oldalkormány kettős és a szárnyvégekre van helyezve (endscheibe), ezek megfelelő méretezésével nemhogy a káros ellenállást növeljük, de a hordfelület aerodinamikai tulajdonságait javítjuk.

Modelépítésben a típus előnyeit összefoglalva: Építésben egyszerűbb. Könnyebben szállítható.

Repülésben: Kisebb teljesítményszükséglet (mótor!). Nagyobb sebesség, jobb emelkedőképesség, nagyobb berepült távolság, hosszabb röpidő, jobb siklószög, kisebb merülősebesség.

Egyszóval: a sárkány korszerűbb.

Sz. J.





Jelleszállás, avagy a szórakozott növendék.

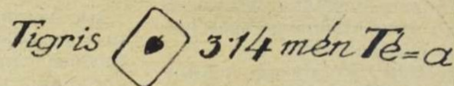
— *Nézd csak, Dini modernizálta az öreg »Bücker«-t!*
— ?????
— *Behúzta a futóművét.*

Rejtvényverseny

A versenyben minden régi és új előfizető — tehát az is, aki most fizet elő lapunkra — résztvehet. A rejtvények helyes megfejtését lapunk IV. évfolyamának 9. (május 1-i) számában egyszerre közöljük. A sorsolást június hó első napjá'n tartjuk. A sorsolás eredményét lapunk IV. évfolyamának 12. (június 15-i) számában közöljük. Megfejtéseket egyszerre, éspedig az utolsó rejtvény közlése után, de legkésőbb április hó 30-ig kell címünkre beküldeni. Felesleges tehát a megfejtéseket esetről-esetre, külön-külön beküldeni. A versenyben csak az vehet részt, aki legalább öt rejtvényt helyesen fejt meg.



5. számú rejtvényünk



6. számú rejtvényünk

A REJTVÉNYVERSENY DIJAI:

A Magyar Szárnyak díjai:

1. Kerékpár.
2. Rádió.
3. Ezüst szivarkaszelence.
4. Ezüst gyermekétkészlet.
5.—14. Egy-egy 10 pengős készpénzdíj.
15—65. Egy-egy töltőtollkészlet.
66—167. Egy-egy egészéves előfizetés.

Sebesfi fotoszaküzlet (Krisztina-körút 61.) díja:

168. Fényképezőgép.

Koestlin L. és Társa Rt. díjai:

169—180. Egy-egy doboz elsőrangú bonbon.

Hunnia gyógyszertár díjai:

181—192. Egy-egy darab Leton arc ápolószappan.

Cadeau Csokoládégyár Rt. díjai:

193—214. Egy-egy doboz csokoládé desszert.

Piatnik Kártyagyár Rt. díjai:

215—226. Egy-egy csomag kártya.

Irgang drogéria díjai:

227—238. Egy-egy üveg kölnivíz.

Janina Rt. díjai:

239—250. Négy-négy doboz Senator Celofilter cigarettahüvely.

Szövetkezeti bolt díjai:

251—256. Egy-egy hamutartó.

Sommer fotoüzlet díja:

257. Egy Week-end fényképezőgép.

Corvin Áruház díjai:

258. Egy körző-készlet.
259. Egy karóra.

Schulz fémárugyár díja:

260. Egy alpakka serleg.

A Magyar Szárnyak újabb díjai:

261. Egy tangóharmonika.
262. Egy jóminőségű iskolahegedű.
263. Egy bendzsó.

Molnár és Moser díjai:

264—268. Egy-egy nagy üveg kölnivíz.

Dreher—Haggenmacher díjai: —

269—274. Egy-egy nagy doboz csokoládé-desszert.

A díjak felsorolását jövő számunkban folytatjuk.

Felelős szerkesztő és kiadó
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
★
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer,
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
★
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum rt. mélynyomása
Felelős: KÁRPÁTI ANTAL igazgató

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

H. V. Kérésével a Magyar Aero Szövetséghez, V., Vigadó-utca 2., forduljon. — **Autodidakta.** Ajánljuk Bisits Tibor: Légihaderők című könyvét, amelyet kiadóhivatalunkban is megrendelhet hatpengős áron. — **Stuka.** Rajzait nem használhatjuk. — **Fogadás.** Barátja bizony elvesztette a fogadást, mert a megrajzolt kajakokkal bizony nem tudja tönkreverni a világot. Bizony mi sem ajánlhatunk mást, mint Ön a barátjának. — **P. Lajosné, Pécs.** Ha megkésve is, szívből minden jót kívánunk. Isten segítse a kis Palkó pajtásunkat. — **Irka-firka.** Iráskészsége gördülékeny, van érzés és gondolat abban, amit papírra vet. Ám az olvasót elsősorban az érdekes cselekmény vonzza, viszont írásai még ki nem dolgozott esetek. — **Figyelő.** Igen, mi is olvastunk arról a sirályról, amelyet egy pesti halász fogott. A sirály Kanadában, 1939-ben született és onnan szállt hozzánk. Ez csaknem húszezer kilométeres légi utat jelent. Szép teljesítmény. Egy sirálytól — mindenesetre. — **W. Lajos.** Jószándékú, lelkes sorok, de ezeken kívül még nagyon sok egyéb kell, hogy egy vers jó legyen. — **Megfejtő, 25.** Sokszor megüzentük, hogy lapunkra negyedévenként is előfizethet. A versenyben minden előfizető résztvehet, tehát az is, aki a verseny tartama alatt akárcsak egy negyedévre is beáll előfizetőink táborába. — **L. Lajos, Szeged.** Történelmi jogok alapján Itália uralkodója teljes címében a Ciprus és Jeruzsálem királya címet is viseli. Ezt a címet még a középkorban szerezték meg a savoyai ház uralkodó hercegei és utódaik ma az Itália királya, Etiópia császára címek mellett a ciprusi és jeruzsálemi és örményországi királyok címét is viselik. — **Tanonc.** A H. V. üzenete Önnök is szól.

Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.